

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 2042 de 2019

S/C — Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

---

SISTEMA INTEGRAL DE CONTROL DEL TRANSPORTE DE CARGAS

PROYECTO DE FERROCARRIL CENTRAL

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 13 de marzo de 2019

(Sin corregir)

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 13 de marzo de 2019

(Sin corregir)

Preside:	Señor Representante Adrián Peña.
Miembros:	Señores Representantes Mario Ayala, Daniel Caggiani, Felipe Carballo, Oscar De los Santos, Juan José Olaizola y Martín Tierno.
Delegado de Sector:	Señor Representante Eduardo José Rubio.
Asisten:	Señores Representantes José Andrés Arocena, Gustavo Da Rosa, Constante Mendiondo, Ilda Sironi, Silvio Ríos Ferreira y Hermes Toledo Antúnez.
Invitados:	Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, señores Víctor Rossi, Ministro; Jorge Setelich, Subsecretario, y Felipe Martín, Director Nacional de Transporte.
Secretaria:	Señora Doris Muñiz.

═════II═════

SEÑOR PRESIDENTE (Adrián Peña).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Doy cuenta de los asuntos entrados.

"Proyecto de ley.

MUELLE ANÍBAL SAMPAYO. Designación al exmuelle Shell de la ciudad de Paysandú […].

Notas recibidas.

SISTEMA INTEGRAL DE CONTROL DEL TRANSPORTE DE CARGAS -Varios señores ciudadanos, en representación de diversas empresas profesionales de carga, solicitan audiencia. […].

SISTEMA INTEGRAL DE CONTROL DEL TRANSPORTE DE CARGAS -Un señor ciudadano solicita audiencia. […].

Invitación INAUGURACIÓN DEL PUENTE SOBRE EL ARROYO PINTADO -El señor Intendente de Florida remite invitación para el evento a realizarse el día 13 de marzo a la hora 18. […].

Asuntos Varios

SEGUNDAS JORNADAS NACIONALES DE TELECOMUNICACIONES -La Unidad Reguladora de Servicios de Comunicaciones remite el libro con todas las ponencias presentadas durante su desarrollo […]".

Tenemos dos notas de ciudadanos que solicitan ser recibidos por el tema Sictrac. Una de ellas es de un solo ciudadano y la otra es de propietarios de camiones, de empresas de transporte, que no constituyen ninguna gremial o no lo hacen en representación de ninguna gremial.

(Diálogos)

——Está bien. Sí, aquí hay diez gremiales que a su vez integran la intergremial y solicitan ser recibidos a título de las gremiales.

Me parece que corresponde recibir a quienes representan a las gremiales.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Tal vez sería bueno considerarlo después de escuchar al señor ministro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si hay acuerdo, procedemos de esa manera.

(Ingresan a sala autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida al ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi; al subsecretario, señor Jorge Setelich, y al director Nacional de Transporte, señor Felipe Martín.

En el orden del día para la sesión de hoy figuran el Sistema Integral de Control de Transporte de Cargas y el proyecto de ferrocarril central.

La comparecencia del señor ministro, por ambos temas, responde a una solicitud del señor diputado Juan José Olaizola.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Saludamos al señor ministro de Transporte, al señor subsecretario y al director de Transporte, que hoy acuden a la Comisión por más de un tema.

Vamos a hacer consideraciones relativas a nuestra preocupación por la implementación del Sistema Integral de Control de Transporte de Cargas, más conocido como Sictrac.

Hemos recibido la preocupación que se ha generado en amplios sectores del transporte de carga. Concretamente, hemos recibido las preocupaciones de gremiales que integran el sector profesional de transportes de carga, de empresas que brindan servicios de rastreo satelital, y de empresas que tienen camiones y realizan transportes de carga para sus propias empresas.

Quiero referirme a algunos aspectos vinculados a la esencia de este procedimiento llamado Sictrac y a algunos aspectos relacionados con el proceso de homologación, con la convocatoria de homologación por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a empresas interesadas en prestar esos servicios.

Antes de comenzar con la exposición, quiero aclarar que estamos a favor de la guía de cargas -instrumento razonable y necesario-, pero tenemos varias objeciones y dudas respecto al procedimiento de Sictrac que se ha elegido para llevar adelante en estos momentos.

Para nosotros es central la confidencialidad de la información. El Sictrac generará un volumen de información muy importante y un mapeo de todo el transporte profesional de carga de nuestro país. Acá se va a generar información respecto a quiénes son los clientes de las empresas; origen, destino y cargas que transportan; precios que las empresas cobran a los clientes y las frecuencias con que se transportan. Es decir, se generará un muy importante volumen de información del transporte profesional de cargas de nuestro país, y todos sabemos que información comercial de este tipo significa dinero. Es información muy sensible para las empresas y para el país y, reitero, significa dinero. En la normativa de Sictrac no vemos que se hayan previsto sanciones por la falta de confidencialidad en el manejo de la información. Este nos parece un tema central. Nos parece que el ministerio debe asegurar la confidencialidad de la información, que es muy sensible, y prever duras sanciones para el caso de incumplimiento por parte de las empresas que manejen dicha información. Esto es algo prioritario.

A su vez, creemos que es un sistema caro y esta también es una de las preocupaciones que nos hicieron llegar los transportistas. Hay que tener en cuenta que un alto porcentaje de los camiones cuenta con dispositivos de rastreo satelital o GPS que ya están instalados y que son parte de su realidad. Muchos nos decían que con alguna pequeña modificación deben incorporar la lectura de las horas trabajadas y la detección de la remoción del dispositivo de la cabina del camión. Estos servicios, que ya están instalados, podrían cumplir con los requerimientos que está demandando el Ministerio de transporte a través del Sictrac. Sin embargo, se optó por realizar un llamado para proveer nuevos equipos, que son bastante más caros; se nos ha dicho que cuestan el doble que un servicio de GPS.

Entonces, si los equipos electrónicos ya están instalados en las cabinas de los camiones y aparentemente con algo sencillo se podrían adaptar a este tipo de requerimientos, no vemos mucho sentido en que no se utilicen los servicios que ya están y se genere otro costo que, por lo que ha trascendido, sería de US$ 450 por año por camión.

Todos sabemos que estamos en un momento del país en el que el tema de los costos de las empresas es algo recurrente y está sobre la mesa, y no parece ser la mejor decisión seguir agregando costos a las empresas para obtener información que se podría conseguir a menor costo.

Además, hay que tener en cuenta que el Estado, especialmente los organismos recaudadores, hoy cuentan con información que pueden cruzar, y que en algunos casos basta con observar algunos gastos de las empresas, como la mano de obra, los combustibles y la facturación, para darse cuenta si se está configurando una situación de evasión.

Hay otro tema que también es central y que entiendo que todos quienes están en el trasporte lo tienen claro. Actualmente, la normativa laboral no está en consonancia con las distintas realidades que atiende el servicio de carga profesional en nuestro país.

Todos sabemos que hay esperas en puntos de acopio, en los puertos y en las chacras, que muchas veces obligan a que en la práctica se den sistemas de pago por productividad acordados entre las empresas y los trabajadores, pero si se adopta este criterio no podrán llevarse a cabo. Este es un tema central. Y lo es en tal medida que en esta semana recibimos una nota de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay -está fechada el 12 de marzo- que dice, dirigiéndose a las gremiales asociadas, que de acuerdo con lo resuelto en la reunión de presidentes el día 28 de febrero del corriente, convoca con carácter de urgente a los representantes designados por las gremiales asociadas a participar de la primera reunión de la Comisión de Trabajo, que cada delegado deberá concurrir con una propuesta sobre formas de remuneración salarial, que la reunión tendrá lugar el jueves 14 de marzo, a la hora 11, en la sede de la ITPC, y finaliza saludando atentamente la secretaría de la ITPC.

Este es un tema que los transportistas tienen sobre sus escritorios, es una de las principales preocupaciones y es uno de los principales aspectos a salvar para llevar adelante un procedimiento de estas características.

Yo he recibido a muchos transportistas quienes nos han dicho que están y desean permanecer en la formalidad, y que no aspiran a salir de ella, pero que precisan condiciones para poder seguir en esa situación. Es decir, no estamos hablando de evasores sino de personas que trabajan, que tienen su empresa constituida y que paga y pretende seguir pagando los aportes. Simplemente están diciendo que no les den una realidad que no se adecua a la situación actual del transporte porque no podrán cumplir con las obligaciones, tal como lo hacen habitualmente; es decir: "Negociemos una fórmula que nos permita cumplir con las obligaciones" y que el transporte de carga siga teniendo las características que tiene, siendo una herramienta fundamental para el desarrollo y la logística de nuestro país.

En cuanto al proceso de homologación del Sictrac, hay algunas cláusulas a las que nos les vemos un motivo aparente para figurar en el llamado, y también nos llama la atención la falta de algunas cláusulas habituales en este tipo de convocatoria.

El 25 de enero de 2018 la oficina de Difusión y Comunicación del ministerio dispuso que se cursaran las publicaciones correspondientes y diez meses después se publicaron en el Diario Oficial y en diarios de circulación nacional.

Esto no es una opinión personal, sino que surge de la Sentencia Nº 2019 del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo de 1er. Turno. No entendemos por qué se tardaron diez meses en publicar en la prensa y en invitar a las cámaras empresariales que agrupan a las empresas proveedoras de servicios de seguimiento satelital. También es de estilo, cuando se hace una convocatoria de este tipo, invitar a las empresas que trabajan en el sector.

En el llamado observamos que a las empresas a ser homologadas no se les exige experiencia en la provisión de este tipo de servicios. También nos llamó la atención la ausencia de una cláusula de este tipo, que es habitual que figure.

En más de una oportunidad nos han planteado una preocupación -que compartimos- sobre una cláusula que exige que el servidor se encuentre en Uruguay; no vimos requerimiento operativo ni fundamento técnico que avale dicha exigencia.

Tengo en mi poder una copia del amparo que presentó la empresa Sitrack contra el Poder Ejecutivo. Hay un fallo de primera instancia, concretamente, el Nº 2019 del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo de 1er. Turno. En el punto 30, refiriéndose a este caso, se dice que en conclusión, tanto por razones sustanciales -violación al principio de razonabilidad, ausencia de motivo y de reserva legal- como por razones formales, puesto que el despacho participa de la opinión de que la falta de motivación es un vicio formal del acto administrativo, la exigencia de que los servidores se radiquen en territorio nacional para que las empresas accedan a la autorización del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, resulta un requisito manifiestamente ilegítimo en los términos del artículo 1º de la Ley Nº 16.011, que afectan severamente los derechos constitucionales ampliamente reconocidos a la libertad de empresa y trabajo de la firma actora. Artículos 36 y 53 de la Carta.

Hice referencia a este fallo porque entiendo que la fundamentación del juez en esta sentencia es muy clara.

También vemos que en el llamado se exigen tres años de constituidas a las sociedades que van a participar. Tampoco se explica cuál es el motivo de este tiempo. ¿Por qué no dos o cinco años?

A su vez, vemos que en el proceso se homologaron dos empresas en la primera mitad del año, y recién en enero de 2019 se homologó la tercera. Hay un notorio atraso en el proceso de homologación de las empresas.

Obviamente, no están en las mismas condiciones, porque una vez homologadas necesitan un plazo de seis meses para importar los equipos, que no se fabrican en nuestro país, y poder ofrecer los servicios a sus clientes.

Nos parece que en este proceso el Ministerio de transporte tiene que asegurar una absoluta transparencia y cristalinidad, y las mismas condiciones para que las empresas puedan competir en igualdad de condiciones.

Como he dicho, señor ministro, nosotros detallamos algunas de las principales preocupaciones que vemos en la instrumentación de este sistema. El recurso de amparo al que hacía referencia produjo una suspensión de los plazos que comenzaban a regir a partir del mes de febrero -voy a hacer llegar al señor ministro unas preguntas por escrito para que sean contestadas por él o sus colaboradores- y a nosotros nos parece adecuado proponerle la suspensión por seis meses de los plazos previstos para la colocación de estos dispositivos. La idea es que en ese tiempo se genere un grupo de trabajo a nivel del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, del Sutcra, de la ITPC y de los representantes de las gremiales de transportistas que se oponen al proyecto, para tener un acercamiento y analizar varios de los aspectos que he reseñado y que han causado preocupación en gran parte del sector. Lo que se pretende es llegar a un mecanismo que sea satisfactorio para los distintos actores ya que la instrumentación de un mecanismo de este tipo necesita el apoyo y el consenso de la mayoría del sector transporte, y no puede ser instrumentado a pesar del sector transporte.

Dejamos esta propuesta para la consideración del señor ministro y le hacemos llegar una serie de preguntas relativas al Sictrac y su implementación.

(Diálogos)

——Daré lectura a las preguntas: "1) ¿Por qué se optó por un proceso de homologación de empresas y no por una licitación pública a efectos de bajar los costos del sistema?

2) ¿Por qué no se publicó la convocatoria inmediatamente en el Diario Oficial y en la prensa nacional -como es de estilo en estos casos- y se demoró diez meses para hacer esas publicaciones?

3) ¿Por qué no se invitó a participar inmediatamente a las Cámaras que agrupan a las empresas proveedoras de este tipo de servicios?

4) ¿Cuántas empresas se presentaron a la convocatoria y cuántas han sido homologadas al día de la fecha?

5) ¿Por qué se demoró tanto (en algunos casos varios meses) el proceso de homologación de las empresas interesadas? Considerando las demoras ocasionadas, ¿por qué el MTOP no aplazó los plazos previstos para la colocación de los chips, asegurando condiciones de libre competencia a las empresas interesadas en proveer el servicio?

6) ¿Por qué razón se exige a las empresas ubicar sus servidores en territorio nacional?

7) ¿Por qué se exige a las empresas tres años de antigüedad de su contrato social?

8) ¿Quiénes van a acceder a la información y por qué mecanismos?

9) ¿El Ministerio de Transporte está en condiciones de procesar el gran volumen de información proveniente del Sictrac? Si no es así, ¿cual fue la razón para apurar la entrada en vigencia del sistema, con un calendario de plazos que comenzaba en febrero de 2019?

10) ¿Por qué no se prevén sanciones específicas por falta de confidencialidad en el manejo de la información?

11) ¿Por qué se obliga a poner el chip a los camiones de transporte propio de las empresas, que no son transportistas profesionales de carga?

12) ¿Quién va a fiscalizar que los camiones circulen con el dispositivo instalado? ¿El Ministerio cuenta con los medios para eso?

13) ¿No le preocupa que el costo de este servicio (más de U$S 14.000.000 al año) se traslade a la producción y por último al consumidor final?

14) ¿Cuál es el destino del monto a recaudar por este servicio? ¿No sería buena cosa dedicarlo a bajar costos del sistema de transporte?

15) ¿Cómo se hará efectivo el control del dinero destinado al pago de salarios por concepto de licencia sindical y los aportes correspondientes al BPS?".

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- ¿Cuál va a ser el desarrollo de la reunión en materia de tiempo y de abordaje de temas?

SEÑOR PRESIDENTE.- Tenemos dos puntos en el orden del día. Este es el primero. Una vez agotado, comenzaríamos con el segundo punto. Tenemos hasta la hora 16, que es cuando comienza la sesión de la Cámara. Ese es nuestro límite. Aclaro que no hay obligación de tratar los dos puntos en el día de hoy. En principio, avanzaremos en el primer punto del orden del día hasta que se agote.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Bien.

Registré que al iniciar su intervención el señor diputado Juan José Olaizola manifestó su opinión favorable a la necesidad de incorporación de un sistema. Él lo llamó guía de carga y creo que está bien porque en la guía de carga está el inicio de este procedimiento, de este esfuerzo, de este camino que proponemos.

Estamos hablando de un sistema que comúnmente llamamos "transporte profesional de carga", pero, claro, ser un transporte profesional de carga implica cumplir con una serie de normas y llevar adelante un conjunto de actividades que están reguladas y que implican obligaciones de parte de los transportistas. El profesional de carga es un sistema dentro de este marco de regulaciones. Y la guía de carga estuvo en el inicio de esta definición porque fue una propuesta que surgió de un proceso de negociación con la propia intergremial de carga como condición para que hubiera posibilidades de participación en el mercado que fueran de conocimiento de todos y garantía de competencia entre los distintos actores.

A tal punto fue así que, junto con la guía de carga, se formó un organismo bastante atípico, que es el órgano de control del transporte de carga. Digo "bastante atípico" porque es un órgano que, en su momento, generó muchas resistencias y muchas discusiones. Está integrado por representantes de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y por representantes de los sectores empresariales, además de contar con representantes del Ministerio de Economía y Finanzas, y de un vocal en representación del sindicato de trabajadores del transporte de carga.

Este órgano de control muchas veces ha generado situaciones de polémica, de conflicto, con los propios transportistas, cuando se los ha parado a fin de controlar la documentación en la ruta -quizás el director Nacional de Transporte después pueda establecer más detalladamente las obligaciones que tienen-, y también con las Intendencias, que entendían que las competencias de este órgano de control interferían con las suyas. Pero el órgano define competencia en todo el territorio nacional, sin hacer ninguna división de la jurisdicción departamental y nacional. Entonces, claro, se daban situaciones particulares. Recuerdo una, por ejemplo, en que se detuvo a un camión semirremolque frente a la Intendencia de un departamento, frente a la plaza de la localidad, generándose interferencias en el tránsito, pero también idas y venidas, negociaciones y conversaciones, con un camión cargado y parado en el medio de una ciudad. En esos casos había que tener buena voluntad para encontrar una salida que no generara perjuicios.

Este mecanismo es parte del sistema. Sin embargo -el director Nacional de Transporte complementará; este instrumento o forma de proceder es anterior al 2005; creo que fue en el 2001 y salió por rendición de cuentas ante la necesidad de una cobertura, ya que se buscaba incorporar a todo el sector a la práctica profesional-, en los hechos, el número de guías de carga que se llenan, siendo importante, no resulta significativo con relación a los viajes que se realizan. Si bien esto estaba acordado para todo el sistema, en ningún lado decía que el llenado de esta guía fuera obligatorio. Como no era obligatorio, no funcionaba.

Con el paso del tiempo muchas veces hemos discutido, en las altas y en las bajas, los problemas que se dan en el país. Hay muchos interesados en colocar y financiar camiones, pero la carga, que ha crecido y se ha multiplicado por muchas veces en el transcurso de los años, es limitada. La relación del número de camiones con el volumen de carga disponible genera mayores o menores posibilidades de trabajo. Cuando existen condiciones de competencia que no pueden ser regidas por las mismas normas hay quienes evaden para lograr carga, no cumplen con algunas de las disposiciones,

generándose una competencia desleal, irregular que interfiere en el funcionamiento del mercado. Hay momentos en los que hace falta camiones y los fletes suben; ahí no hay problemas porque todo el mundo trabaja. Pero también hay momentos en los que la carga escasea, sobran camiones y no todos están ocupados. Entonces, todos proponen mecanismos para que desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se establezca la instrumentación de un reparto de esa carga a fin de que no queden camiones sin trabajo.

Podemos seguir profundizando, pero vamos a dejar por acá, porque esto también genera una incidencia en el proceso de renovación de las unidades. Son procesos impulsados por algunos emprendimientos empresariales muy dinámicos, con un sistema de rotación preestablecido, que se chocan con determinados sectores del transporte que representan a transportistas que trabajan todos los días para lograr reunir su jornal. Las condiciones de competencia permiten que algunos crezcan mucho y multipliquen el número de unidades, mientras otros están estancados y con dificultades para funcionar.

Esta problemática la hemos discutido muchas veces; por momentos se ha convertido en un elemento de conflicto, de dificultad en algunos sectores de los transportistas. Pero, un día, la Intergremial de transporte de carga pidió una entrevista y fue al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a presentar un proyecto que, inspirado en la guía de carga y en el órgano de control ya vigentes, daba un paso más: iba hacia la implementación del mecanismo del Sictrac. Y no fue solo la Intergremial de carga; fue acompañada de los presidentes más notorios de las distintas agrupaciones de transporte de carga del país. Esa propuesta y la disposición de los transportistas de trabajar en un proyecto de estas características las recibimos en el ámbito de una reunión muy amplia.

SEÑOR TIERNO (Martín).- ¿En qué año fue eso?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Habrá sido entre los años 2015 y 2016; fue al inicio de este período de gobierno.

Paralelamente, se desarrollaron las negociaciones en los Consejos de Salarios en las que participaban los transportistas de carga patrones y los conductores de transporte de carga. En esas instancias se fueron discutiendo algunos temas que muchas veces aparecen en la prensa.

Una de las formas de no cumplir con las normas laborales es tener una lista de conductores inscriptos y una lista más amplia de los que efectivamente manejan los camiones, no necesariamente todos registrados. Muchas veces cuando hay un accidente escuchamos que se produjo porque el conductor había estado muchas horas manejando, que no hay regulación de los horarios, que cómo se controlan los horarios, que solo depende de la buena disposición o de las ganas del conductor, que al patrón le corresponde una responsabilidad y a quienes cumplimos con la regulación nos corresponde otra y cómo se controla eso, etcétera.

En algunas instancias de Consejos de Salarios se discutieron estos temas. Esto fue avanzando hacia una situación en la que los trabajadores del transporte de carga también estaban de acuerdo con este instrumento que proponía el sector patronal, ITPC.

En función de esos elementos empezamos a trabajar y a elaborar un procedimiento, y llegamos al llamado para la habilitación de estos instrumentos de control, que deben tener determinadas características que los diferencie de otros que ya están vigentes en el mercado, pero que no es imposible que se compatibilicen y ajusten. El hecho es que partíamos de la base de que si había acuerdo de los transportistas -de los patrones- y de los conductores, esto iba a avanzar. Así lo expresamos en alguna reunión de la Comisión de transporte: dijimos que estábamos entusiasmados porque el asunto avanzaba. Pero

avanzó bien hasta que llegó el momento de la aplicación. A partir de ahí, esto ya no era algo voluntario, sino que iba a empezar a ser obligatorio.

Para la incorporación de los aparatos y el establecimiento de las condiciones de vigencia del procedimiento, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas empezó a fijar determinados plazos para poder concretar y controlar. Al principio, tal vez muchos no creyeron que esto iba para adelante y se dejaron estar, pero en determinado momento aparecieron las fechas y había que tomar una definición.

En forma autocrítica tengo que reconocer que de parte del Ministerio y de la Dirección de transporte no tuvimos suficientemente en cuenta una puja, legítima, por el negocio que se generaba en el sector de los proveedores de estos instrumentos. Precisamente, es desde ese sector que surge el recurso de amparo y se genera polémica, planteando una serie de dudas sobre la aplicación del instrumento.

Para nosotros, este instrumento está plenamente vigente, es necesario y deberá abrirse camino corrigiendo y precisando todo lo que sea necesario para que funcione bien, dé garantías a todas las partes y sea obligatorio. No queremos que sea otro "saludo a la bandera" como lo fue la guía de carga. Recordemos que todo el mundo decía que era muy buena la guía de carga pero, después, nadie la llenaba y cada uno arreglaba todo como mejor le venía al negocio y al momento.

Hasta el momento, de parte de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga -es decir, de los representantes de los patrones- hemos recibido la opinión favorable en cuanto a mantener el sistema; están dispuestos a recorrer el camino necesario para el sistema. Sabemos que hay opiniones de otros transportistas; también nos hemos reunido con ellos. Prácticamente, ningún transportista dice que está en contra del sistema, pero hay que estar a favor y aplicarlo.

Por otra parte, los trabajadores del transporte de carga también han manifestado una opinión favorable al sistema; nunca han dicho que están en contra. Inclusive, en la última instancia del Consejo de Salarios se puso una cláusula en la que los patrones y los trabajadores regulan determinados aspectos en función de este instrumento. En esto no tenemos absolutamente nada que ver; no tenemos los elementos como para explicarles a ustedes en qué consiste, porque está por fuera de nuestra competencia. Esto no es asunto nuestro; se arregló en el Consejo de Salarios.

También hemos recibido varias comunicaciones de parte de los proveedores de los instrumentos del sistema. Muchos de ellos plantean la necesidad de disponer de mayor tiempo para dar iguales garantías a todos. Esto no llama la atención; parece lógico

En este caso, me parece que algunos tampoco se convencieron de que el sistema tenía que ser general e integrado, y cuando vieron las características que tenía y las exigencias de fecha -porque todo esto se precipitó cuando pusimos la fecha para cada sector de transportista-, empezaron a ver cómo participaban en el negocio. Esto nos parece bárbaro.

El Poder Judicial recibió dos acciones de amparo: el mismo juez, hizo lugar a una y no consideró la otra en función de que ya había concedido la primera.

No es acá que yo tenga -por ahora- que dar alguna opinión respecto a los elementos que objeta la acción de amparo. Nosotros hemos apelado y fundamentado nuestro accionar. Me dicen que en pocos días va a haber una decisión del Tribunal de Apelaciones. La decisión podrá ser confirmando el amparo establecido por el juez o dejarlo sin efecto. En cualquiera de los casos, vamos a seguir adelante con la instrumentación de este mecanismo, obviamente, tomando en cuenta las observaciones

que nos han hecho distintos actores -las que puedan considerarse con fundamento- y, desde luego, las que nos haga llegar la Justicia.

Aclaro que por la situación planteada estamos impedidos de entrar en otros detalles que podrían surgir, inclusive, de la intervención del diputado. Reitero: estamos impedidos; no podemos ni debemos hacerlo. Hemos promovido el escrito para pedir la reconsideración de una resolución judicial y el caso está abierto. En el momento en que el juez habilitó el amparo, la aplicación del sistema quedó suspendida. Estamos esperando que se termine este proceso para poder precisar cuál es el camino que vamos a seguir; obviamente, no va a haber inconveniente en dar la información detallada de cada uno de los aspectos.

Yo no he podido leer a priori las preguntas para agregar algo. Si ustedes tienen tiempo, no tengo reparo en leerlas y decir si las contesto o no, en función de lo que acabo de decir

Previamente, me parece que vale la pena que Felipe dé algunas explicaciones, no respecto a la situación actual o futura -no queremos meternos en líos-, sino relacionadas con algunos de los aspectos de este proceso, que creemos puede ser muy importante y que debemos hacerlo bien. Por lo tanto, no descarto que haya instancias de consulta; de hecho, ya las ha habido. En cada uno de estos procedimientos, el tiempo también importa. Es evidente que a esta altura del período, el tiempo también importa. Muchas veces, la forma de no hacer algo que hay que hacer, es encargarse de hacer muchas consultas. La verdad es que no tendríamos inconveniente en tener alguna otra instancia -inclusive, me parece que la Comisión lo amerita- una vez que se resuelva el tema a nivel judicial. Digo esto porque inmediatamente que esto se resuelva, y según lo diga el fallo judicial, vamos a reelaborar la propuesta. Entonces, reitero, no tendríamos inconveniente en comparecer en la Comisión para informarles qué es lo que vamos a hacer y ustedes nos puedan hacer alguna observación, si consideran que hay que afinar algo. La idea no es reiterar la resolución; eso sería volver a chocar con la misma piedra. La idea es, con lo aprendido, determinar cómo podemos hacer predominar lo que es principal. Es más: nos han hecho llegar alguna opinión internacional preguntándonos sobre el tema y manifestándonos la importancia que puede tener este instrumento, más allá de nuestro propio Uruguay, que es chiquito.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- Para entender el Sictrac hay que remitirse a las fuentes del año 2001: la ley de Rendición de Cuentas que creó el registro de transporte profesional de carga y el decreto reglamentario N° 349/001 que, entre otras cosas, establece la guía de carga.

En aquellos años, la instrumentación de la ley y del decreto reglamentario implicó ir llevando al sector a una situación de formalidad. Obviamente, eso tuvo como condiciones la creación de un mecanismo de inspección anual obligatoria, que se mantiene hasta la fecha y que ha ido incorporando las nuevas necesidades que exige la realidad, que contrastan con las del momento en el que se creó, es decir, las del año 2001.

Hoy, no tenemos la misma carga que se transportaba en 2004. En ese año, se movilizaban 8.000.000 de toneladas de carga. En la última Rendición de Cuentas, cuando comparecimos en el Parlamento en el mes de mayo, dimos cuenta de que en el año 2017 se movieron 35.200.000 toneladas de carga. Básicamente, son tres los sectores que representan el 73% de esa carga: el forestal con un 35%, el pecuario con un 13% y los granos con un 25%. Este aumento ha ido de la mano del crecimiento de nuevas necesidades, que hay que atender. El movimiento de esta carga se realiza con casi tres veces los equipos que había en el año 2005. Debemos tener en cuenta que la carga se cuadruplicó. Además, ha nacido un conjunto nuevo de acopios con el crecimiento

expansivo del sector granos. Uno de los paisajes más característicos que existe hoy en las carreteras son los silos.

Hasta el año 2015, teníamos menos de dieciocho balanzas y un laboratorio de calibración, en el que prácticamente habíamos inaugurado la certificación en el organismo uruguayo de acreditación por la norma ISO 17025. Hoy, después de nuevos contratos de pesaje -alcanzados mediante una licitación pública internacional-, estamos trabajando en treinta puntos estacionales y fijos en todo el territorio nacional. Durante 2018 pesamos aproximadamente unos tres millones de vehículos.

No tenemos la misma cantidad de plantas de inspección técnica. Había una del año 1995 y, ahora, con la licitación de 2015 tenemos dos plantas: una en el área metropolitana y, otra, en la zona del litoral. También tenemos dos plantas móviles que van rotando en las diferentes localidades del país a los efectos de atender las cerca de cinco mil empresas de transporte profesional que existen en el territorio nacional, que tienen unos veinte mil camiones y otros equipos que totalizan alrededor de treinta mil entre remolques y semirremolques. Esto nos permite trabajar en otras condiciones. A su vez, esto hizo que en el año 2010 la guía de carga pasara a desarrollarse a partir de la masificación de las nuevas tecnologías.

En el año 2010, en una mesa de trabajo con la Intergremial de Transporte Profesional de Carga, se dispuso trabajar en un proyecto que llevamos a consideración de la Agesic para participar de los fondos concursables. El proyecto fue aprobado y nos permitió, a través de la contratación de una consultora por un período de dos años, desarrollar e implementar la guía de carga electrónica que, si bien todavía no es obligatoria, está a punto de serlo. Este sistema permite tener el conocimiento de todo lo que tiene que ver con la contratación de la carga que se genera a nivel de país.

A lo largo del año, se desarrollan entre 500.000 y 600.000 guías de carga. Dio la casualidad de que en el momento en que se instalaba esta Administración de gobierno y cuando estábamos implantando la obligatoriedad, se desencadenó una discusión. Como señaló el ministro, en ese momento la ITPC, con todos los presidentes de las gremiales, dijo que el sistema era maravilloso, pero en última instancia iba a ser una herramienta para seguir controlando a los que ya se controlaba. La intención es controlar a los que no se puede controlar; es ahí donde se genera el daño al sector. En esa discusión surgió que el único mecanismo para controlar a los que no se controlaba era la trazabilidad. Si ustedes miran el decreto de diciembre de 2017, verán que es precisamente eso lo que establece el Sictrac: es un complemento de la guía de carga para cada camión que está registrado con las autorizaciones mínimas para circular por rutas nacionales que otorga el MTOP -desde siempre, pero más particularmente en esta nueva etapa- que son: el Permiso Nacional de Circulación, que demuestra que está en regla con los organismos públicos nacionales; la Inspección Técnica Vehicular Obligatoria para la seguridad en la circulación, y la obligatoriedad de los seguros, que en el caso del transporte profesional van acompañados de otra serie de requisitos en la inspección anual obligatoria, que se va verificando a lo largo de los años.

Por lo tanto, esa trazabilidad es la que hoy se implementaría a través del Sictrac. La guía ya existe. La forma en como se tiene que volcar la información para la guía ya fue analizada con todas las empresas. También hemos formalizado la conformidad del domicilio electrónico, en los términos que establece la reglamentación de Agesic. Quiere decir que cada empresa que hoy participa y aprueba su inspección nacional obligatoria cuenta con un PIN que le permite hacer autogestiones con la información que tiene la empresa en el Ministerio y, simultáneamente, realizar algunos trámites en línea. Hoy, por suerte, ya son unos cuantos los trámites que se puede hacer; seguramente, a la

finalización de este ejercicio serán muchos más porque entendemos que una actividad como esta requiere que se atiendan las necesidades de realizar trámites durante los trescientos sesenta y cinco días del año. Quiere decir que este elemento ha sido trabajado con el sector porque estas cosas no se pueden sacar simplemente por decisión administrativa, si no existe un sistema de acompañamiento de quienes directamente van a estar involucrados en una actividad que, entre otras cosas, además de fomentar la profesionalización, lleva adelante la imperiosa obligación de realizar las guías y, simultáneamente, controlar.

Desde el año 2015 a la fecha tenemos diseñado un mecanismo mediante el cual si en este momento levanto una llave, en cualquier punto de control fijo, estacional o móvil, puedo saber si un camión tiene o no la guía de carga, si tiene la inspección técnica al día, si tiene seguro, si participó, si está suspendido, etcétera. Digo esto porque en la medida de que esto sea masificado, hemos trabajado en la necesidad de obrar de una manera ordenada y organizada apelando a la tecnología; son los instrumentos con los cuales hay que trabajar hoy en día en todos los sectores. De la misma manera lo estamos haciendo -y mucho antes que en el caso de la carga- con el sector transporte colectivo de pasajeros. Este es un sector más regulado que involucra recoger información de boletos, información económica, donde hay *clearing*, donde los boletos se pasan a distribuir en función de quienes efectivamente fueron transportados. Estamos llevando los sistemas de subsidio a mecanismos de control mediante este tipo de instrumentos porque nos dan muchísimas garantías y responsabilidad en la administración de los recursos que se ponen a disposición para este tipo de medidas. Entendemos que en el caso particular de la carga -con todas las opiniones que puedan existir al respecto- esto va a significar un cambio muy importante. Diría que es un cambio tan importante que tuvimos la oportunidad de tener la visita del representante uruguayo en el BID en Washington, el ingeniero Aguerre, quien nos dijo que si Uruguay llegara a ser pionero en la aplicación de un mecanismo como este, ellos están dispuestos a promoverlo a nivel de todo el continente porque este es uno de los grandes dramas que tiene América latina en materia de disfuncionalidad y de informalidad en el transporte de carga.

En breve, vamos a recibir a una delegación del BID que vendrá a ver el sistema de pesaje que tiene Uruguay en función de que está catalogado como uno de lo mejores de América latina. Lo decimos porque fuimos depositarios de un trabajo que estaba iniciado y no hicimos más que tratar de adecuarlo a las nuevas necesidades. Algunas cosas que se han planteado aquí me encargué de aclararlas en algunas entrevistas que tuve con interesados en el tema.

Preocupa que un recurso que se presenta ante el juzgado diciendo…

(Interrupción del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas)

—… lo terminó arrastrando a inducir a error porque dice que ni se publicó en el Diario Oficial ni en diarios de plaza. Bueno, eso es faltar a la verdad. En diarios de plaza se publicaron al otro día del 25 de enero, se publicó el 26, en dos diarios de circulación nacional. El problema radica en que se entendió -y no me corresponde a mí justificarlo porque no soy abogado ni soy quien hace las publicaciones- que para este tipo de llamados que no eran de licitación pública, era suficiente con el sistema de compras del Estado y con la publicación en un diario de circulación nacional. Alcanzó con que hubiera un recurso o una petición por parte de un interesado para que se hiciera lugar.

Digo la verdad, he trabajado bastante en el Estado y nunca lo hice con una ventana de plazo de enero al 31 de julio para dar oportunidades de presentación a equipos que cumplieran la función solicitada en las bases técnicas. Ahí se amplió, el ministro sacó una resolución e hizo lugar al recurso y lo extendió hasta el 31 de diciembre del año 2018,

cuando el decreto de diciembre de 2017 le daba doscientos cuarenta días que vencían, justamente, a partir del 31 de julio para que comenzara el 1º de agosto.

Esto conviene aclararlo; además fue señalado en la intervención del señor diputado de la misma manera que se lo manifesté a gente de las cámaras que yo había escuchado en una nota de prensa que decía que habíamos hecho esto, entre gallos y media noche en enero porque no se entera nadie, porque está todo el mundo de licencia… No; el Estado trabaja y la página de compras del Estado no es una dirección de *Facebook*, es la página de compras del Estado. Cualquiera que trabaja en determinado rubro me imagino que desde el punto de vista comercial debe tener dependientes encargados de hacer un seguimiento, la página de presidencia o la página de compras, porque el Estado está permanentemente, todos los días, nutriendo de llamados para llevar adelante la compra de insumos, en este caso uno tan importante que implica el desarrollo de nuevas tecnologías.

¿Por qué elegimos esta modalidad? Porque tenemos una experiencia de aplicación en el sistema de transporte público muy interesante. Se buscó establecer que las máquinas cumplieran determinadas funciones y una vez testeadas las máquinas que cumplían las funciones de transacción para garantizar que eran capaces de llevar adelante lo que hacía antiguamente y en forma manual el guarda, se agregó una diversificación de ofertas de viajes. Las empresas eran las que se encargaban comercialmente de hacer los acuerdos para las compras, para la financiación y para la amortización de esos equipos. O sea que se ha hecho apelando a la misma experiencia que se llevó adelante con este mecanismo. De la misma manera que cuando llamamos a interesados para inspección técnica vehicular, lo hacemos para que venga un proveedor, se haga cargo de todo el equipamiento, lo instale y sobre la supervisión del reglamento de cómo se tienen que llevar adelante los protocolos de control, se aplique y esté debidamente controlado y auditado por el Estado el mecanismo de como se lleva adelante el sistema de balanzas. El Ministerio no compró el sistema; simplemente busca un interesado que lleve adelante la aplicación, proveyendo los desarrollos y el mantenimiento del servicio.

Quiero resaltar que existe una medida cautelar dispuesta por un juez de lo contencioso administrativo y hasta que no se expida el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, a partir del 11 de febrero, tal cual está establecido en la sentencia N° 20 del año 2019, está paralizado.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quisiera hacer un repaso rápido de las preguntas.

La pregunta uno: "¿Por qué se optó por un proceso de homologación de empresas y no por una licitación pública a efectos de bajar los costos del sistema?". Surgió de los comentarios que hizo Martín.

La pregunta dos: "¿Por qué no se publicó la convocatoria inmediatamente en el Diario Oficial y en la prensa nacional -como es de estilo en estos casos- y se demoró diez meses para hacer esas publicaciones?". El proceso duró lo que demoró en llegar la reclamación donde se señalaba que se había hecho la publicación en diarios de circulación nacional, pero no en el Diario Oficial por las razones que dice Martín. Inmediatamente, si se consideraba un error, paramos todo e hicimos la publicación.

La pregunta tres: "¿Por qué no se invitó a participar inmediatamente a las Cámaras que agrupan a las empresas proveedoras de ese tipo de servicios?". No las conocíamos entonces y no las conocemos ahora; no sabemos si existe una cámara proveedora.

Hemos recibido comunicaciones de empresas que se denominan y presentan de distinta manera.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- Simplemente quiero aclarar que cuando hemos tenido que llevar adelante una licitación, por ejemplo, de ómnibus, las cámaras se agrupan por intereses gremiales y no comerciales. Es decir, cuando se hace un llamado es a empresas que provean, pero no por eso hay que convocar cámaras. Además nosotros no tenemos ningún tipo de relacionamiento con cámaras de este tipo porque hasta la fecha no existe ninguna disposición que establezca la obligatoriedad que tengan que tener rastreos satelitales. Esto es algo absolutamente distinto.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La pregunta cuatro: "¿Cuántas empresas se presentaron a la convocatoria y cuántas han sido homologadas al día de la fecha?". Se presentaron varias. ¿Cuántas han sido homologadas? Hasta la fecha de suspensión, tres.

(Diálogos)

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- En la primera tanda se presentó la mitad y la otra tanda del 31 de diciembre al resto.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Son unas cuantas y creo que va a haber más en el futuro.

Pregunta cinco: "¿Por qué se demoró tanto […]" Bueno, hay una ficha por cada una de las empresas presentadas y en muchos casos ustedes pueden ver que la demora está vinculada a cómo las propias empresas fueron cumpliendo con las exigencias. Están previstas determinadas etapas, pero habían requerimientos que iban por parte de las empresas y las fichas las hemos estado pidiendo muchas veces para ver por qué esa demora. Podríamos haber puesto un plazo y decir: "El que no se presente en quince días quedó afuera", capaz que en el futuro hacemos eso. Como les dije hace un rato, tal vez subestimamos este aspecto que no estaba establecido con tanto rigor en los procedimientos y, muchas veces, los trámites demoran.

Pregunta seis: "¿Por qué razón se exige a las empresas ubicar sus servidores en territorio nacional?" Pido al señor Martín que me ayude con la respuesta.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- Esto viene de la mano de las consultas con Agesic que es quien agrupa todo lo que tiene que ver con el gobierno en lo que refiere a lo electrónico.

La Ley Nº 18.719 del año 2013 reglamentada por el Decreto Nº 178 establece la regulación del intercambio de información entre entidades públicas, estatales y no estatales. Entonces, acá se estableció el criterio porque se entiende que además esta ley establece el celo de que quienes manejan información tenemos obligatoriamente que velar por el cuidado de los datos personales. Además, a la Administración Central se le exige tener en la órbita estatal la información, y todo lo que refiere con el tratamiento de esa información se va a llevar a cabo de acuerdo con las leyes del país. Si hay un servidor ubicado en otro país por el cual tenga que haber una auditoría o ingresar por las razones que sea, esa información no va a ser tratada con las leyes de Uruguay.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Pregunta siete: "¿Por qué se exige a las empresas tres años de antigüedad […]?". Deben haber sido los especialistas los que recomendaron una antigüedad que sirve como garantía de que no hay improvisación, de que no hay aprovechamiento de oportunidades, que son empresas que tienen un antecedente, una trayectoria.

Pregunta ocho: "¿Quiénes van a acceder a la información y por qué mecanismos?". Bueno, acá hay distintos ámbitos. Hay información que es muy reservada de la empresa que va a estar acá y que irá a los ámbitos que corresponden; no será una información pública por igual. Habrá características con la actividad que realmente desarrollan; habrá características con la información que tiene que ver con quién está trabajando, hay otros que tienen que ver con temas de precios que son muy sensibles a la competencia entre las propias empresas. Cada uno tiene un ámbito y nosotros tenemos la responsabilidad de que cada información llegue a donde tiene que llegar.

Pegunta nueve: "¿El Ministerio de Transporte está en condiciones de procesar el gran volumen de información […]?". Creo que sí.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- Somos conscientes de que esto vuelca un conjunto de información muy importante y en función de eso el Ministerio ha tenido la iniciativa antes, incluso, de que se hiciera el llamado de expresión de interés, de trabajar durante el año 2018 con Antel.

Antel acaba de fundar un *data center* de última generación, de los mejores de América latina, si no es el primero, que tiene la particularidad de que procesa información, hace trabajo analítico de información y simultáneamente respalda en servidores de su central en la zona de la Ruta Nº 101 y Ruta Nº 8 y, además, respalda en la nube. Todo este proceso lo desarrolla durante las 24 horas del día los 365 días del año. Eso llevó a que en el mes de diciembre el ministro firmara el acuerdo mediante el cual se establecen las obligaciones de las dos partes, tomando, además, en consideración algo que viene de la mano con lo que señalaba el ministro en su intervención anterior, que el Decreto de diciembre de 2017 establece que el dueño de esa información es el MTOP y es quien, de alguna manera, dispone cómo se va a llevar adelante y los términos de consulta con otros organismos del Estado, regulado por el procedimiento otorgado por el Decreto reglamentario de la Ley Nº 18.719.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPROTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La pregunta 10: "¿Por qué no se prevén sanciones específicas por falta de confidencialidad en el manejo de la información?". Porque ya está previsto en cada información la que pueda estar afectada de alguna reserva, alguna confidencialidad y va a ser manejada por quien corresponda, no es un tema en general.

Pregunta 11: "¿Por qué se obliga a poner el chip a los camiones de transporte propio de las empresas, que no son transportistas profesionales de carga?". Porque también se trata de transportes de carga aunque de otra categoría, que tienen una regulación diferente, pero necesitamos, por algunos aspectos generales y por algunos muy elementales, saber por dónde circulan esos camiones, qué carga llevan y cuál es su destino hasta para saber lo que conviene para el mantenimiento de las rutas y al funcionamiento y a las prioridades del país. Además, existe una zona compleja y creemos que con la regulación vamos a estar ayudando a administrar mejor. Es eso de dónde empieza el transporte profesional y el transporte propio, ¿no? Ahí hay una franja que nos parece importante incorporar. Sabemos que esto trae algunas dificultades para algunos sectores en particular que tradicionalmente funcionan con mucha desregulación, pero iremos avanzando en la medida de lo mejor posible.

Pregunta 12): "¿Quién va a fiscalizar que los camiones circulen con el dispositivo instalado? ¿El ministerio cuenta con los medios para eso?".

Sí, el ministerio ya cuenta con los medios para eso. La incorporación de la tecnología va a reforzar estos aspectos.

Pregunta 13): "¿No le preocupa que el costo de este servicio […] se traslade a la producción y por último al consumidor final?".

Esto es algo que está fuera de nuestros asuntos. He escuchado hablar de esto, pero no es el sistema porque este no implica ningún costo. Es un aparato que está regulado con un mínimo. Si hay algún otro mecanismo por el cual el proveedor quiere vender el aparato, bueno, es un negocio entre particulares, pero el uso del aparato está establecido con determinado costo por viaje, por carga, y esa es la obligación que van a tener. Esto es lo que asegura la contratación de todo el sistema para que la información llegue a la red en la que se manejará el tema.

Por ejemplo, cuando se habla de cifras -he leído que se habla de tantos dólares-, ¿tantos dólares por aparato? ¿Lo estarán vendiendo a ese precio? Eso no está dentro de la ley. Ese es un elemento que surgió de afuera; no sé si lo he comprendido suficientemente o si esa cifra tiene que ver con el pago por el uso, que tiene un máximo establecido de 10 UI.

Creo que ahí hay una confusión y tendríamos que ver a qué nos referimos.

Pregunta 14): "¿Cuál es el destino del monto a recaudar por este servicio? ¿No sería buena cosa dedicarlo a bajar costos del sistema de transporte?".

Esta es una pregunta que tiene una intencionalidad, pero no tiene nada que ver. El Ministerio de transporte no va a recaudar por esto. Es más, para facilitar este sistema ha renunciado a algunos ingresos que tienen que ver con la guía de carga, que sí tiene costo. En este caso, la aplicación del sistema elimina la recaudación por la guía de carga. O sea, ¡todo lo contrario!

Pregunta 15): "¿Cómo se hará efectivo el control del dinero destinado al pago de salarios por concepto de licencia sindical y los aportes correspondientes al BPS?".

No tengo la menor idea porque nada tiene que ver con el Ministerio de transporte. Esto, que tiene que ver con el BPS, lo pagarán como lo establezca el Banco, y lo que tiene que ver con la DGI, también lo pagarán como establezca dicha Dirección. Lo mismo ocurrirá con cualquier otro organismo recaudador al que le tengan que hacer llegar aportes.

Esto no es un tema que tenga que ver con el sistema, y menos con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Rápidamente, y para tratar de cumplir con el requerimiento de la Comisión, estos son los comentarios que tengo que hacer sobre las preguntas.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Todas las partes involucradas nos han dicho que esto representa un costo para las empresas y es una de sus principales preocupaciones. Es más, estimaban un costo de US$ 450 por año.

Este sistema no es gratis, hay que pagarlo. Y eso es lo que nos dicen todos los actores con los que nos hemos entrevistado durante estos días. Me parece que el señor ministro debería tener claro este aspecto pues los costos del sistema no es un tema menor sino que es central.

¿El señor ministro me dice que esto no tiene costos, que es gratis, que se van a proporcionar los equipos sin costos para los transportistas, o tiene un costo?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La aplicación del sistema prevé que los proveedores incorporen el aparato en las condiciones que negocien con el particular y se cobrará por los servicios. El costo que estará establecido será el de los servicios.

Además, los proveedores deberán mantener en condiciones y funcionando el aparato, y deberán sustituirlo cuando presente dificultades. Esto es responsabilidad del proveedor.

¿Cómo se resuelve esto entre los particulares? Es un tema en el que nosotros no intervenimos.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Yo respeto su opinión ministro, pero este sistema…

(Diálogos)

——…ustedes son los que han implementado este sistema. Lo que le estoy diciendo es que este sistema tendrá un costo aproximado de US$ 450 por año y por camión. No es un costo menor. Aproximadamente, son algo más de US$ 14.000.000 por año. Usted tiene otra opinión, pero esta es la opinión de todos los actores que he estado entrevistando, tanto transportistas como gente vinculada a las empresas que proveen este tipo de sistema de Sictrac.

Por eso le digo que a nosotros es algo que nos preocupa. Todos sabemos que este tipo de costos tiende a ser trasladado por las empresas, legítimamente, aunque el sector transporte muchas veces no puede hacerlo porque en algunos casos sus clientes son tomadores de precios. Pero, naturalmente, se busca trasladar los costos y es en función de ello que tenemos la legítima preocupación por que este costo se puede terminar trasladando a la producción nacional y a los uruguayos que son los que terminan pagando los productos y los servicios.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Discúlpeme; quiero entender.

¿El diputado se refiere a que quienes han participado en las negociaciones para lograr este adminículo van a tener que pagar o arrendar y pagar un costo, aparte del servicio, que en total son US$ 450 en forma anual y por unidad?

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Me permite, diputado?

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Sí, presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- El planteo es que claramente esto tiene costos y que alguien los paga. Quedó claro que no lo recauda el Ministerio de Transporte, al contrario, renuncia a ello, pero lo recaudarán los privados de acuerdo con lo que se les solicita y el servicio que están cumpliendo. De todas formas, son costos que pagan las empresas de transporte o se trasladan a los costos de producción. Esto es notorio.

Creo que esa es la discusión. Es legítimo que lo vean desde puntos de vista diferentes.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- También se pregunta qué vamos a hacer y cómo vamos a disponer de los fondos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso se ha respondido claramente: el ministerio no los recibe.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Yo tengo que responder lo que corresponde al Ministerio de transporte, que es mi responsabilidad. Después yo no sé cómo negocian los particulares.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Es como usted dice, señor presidente. Además, como el Ministerio de transporte está instrumentando este sistema estoy hablando de los costos del sistema que está instrumentando dicho ministerio.

Veo que tenemos dos opiniones distintas.

Hoy se hizo referencia -no recuerdo si fue el señor ministro o el director- a la capacidad ociosa de los camiones que hay en el sistema, que obedece a distintas causas. Una de ellas es la renovación obligatoria de la flota que exigen muchas veces las empresas forestales y las pasteras a sus proveedores de servicio de transporte. Esos camiones luego se venden en el mercado y se amplía la flota de camiones a nivel nacional.

Además, la baja de actividad en algunos sectores ha generado menos trabajo en algunas áreas y mayor disponibilidad de camiones.

Hemos visto que el ministro ha dejado abierta la posibilidad de hacer cambios al sistema una vez que se conozcan la sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo y los planteos que se le han hecho llegar del Parlamento y de privados y actores del sistema.

Tenemos mucho miedo de que este sistema provoque una limpieza en el sector, es decir, que por un problema de porte muchas empresas quiebren y no puedan competir con este tipo de condiciones. Sabemos que hay empresas grandes, pero hay muchas pequeñas, casi familiares. No sería adecuado que como consecuencia indeseada de la aplicación de este sistema se lleve a la quiebra a empresas del sistema de transporte profesional de carga y, por lo tanto, a la pérdida de las fuentes de trabajo de los chóferes y empleados de dichas empresas.

Queremos transmitir esta preocupación en el ámbito de esta comisión porque sabemos que es un temor bastante generalizado.

A su vez, sabemos que se han presentado diecisiete empresas y que se han homologado a tres. Es decir, hay un notorio atraso en el proceso de homologación. Por lo tanto, nos parece necesario y justificado tener en cuenta este tema para homologar un número razonable de empresas para que puedan competir en brindar este servicio.

Por otro lado, hay un tema que el ministro comentó al pasar, pero para nosotros es fundamental: el manejo confidencial de la abultada información que se va a generar. Me parece que el ministerio tiene la obligación y la responsabilidad de generar las condiciones para que dicha información sea tramitada en forma segura y llegue a los organismos estatales por vías seguras, confidenciales, previendo un mecanismo de sanciones específicas para las empresas que hagan un mal manejo de la información y violen la confidencialidad. Estamos hablando de un mapeo de todo el sistema de transporte de carga nacional que, reitero, es mucha información y mucho dinero.

Esta es una preocupación central que transmití al principio de la sesión y reitero ahora. Deben ser muy claros los procedimientos. En el proceso de llamado a homologación de las empresas no veo que se hayan establecido sanciones por mal manejo de la información. El señor ministro respondió rápidamente la pregunta, pero es un tema central que hay que afinar si es que no lo está. También hay que generar un marco normativo para la absoluta confidencialidad en el tratamiento de la gran cantidad de información que surgirá del sistema.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- Quiero aclarar algunas cosas.

En primer lugar, desde el punto de vista comercial, al igual que se hizo con el transporte público, la idea es homologar equipos que cumplan con las características que tienen registrar y que después, los empresarios, los contraten en el sector comercial.

De parte de muchos transportistas he recibido opiniones de que por año pierden mucho más de US$ 450 por la forma desleal en que se procede a la contratación de viajes.

Este no es un problema de los camioneros; hay más sectores involucrados. Hay gente que da carga y hay gente que recibe carga. A veces el imaginario popular da a entender que este problema es de los camioneros y no es así. El movimiento de la cargo es algo muy importante. Lo que previó con buen tino la ley de 2001 fue que la guía de carga sea el contrato de transporte; será el contrato virtual.

En cuanto a la confidencialidad, hoy tenemos el ciento por ciento de trazabilidad del transporte internacional. Esto se realiza a través de la *web services* de Aduanas, que conversa con la *web services* de MTOP. Si las exigencias desde el punto de vista aduanero y de transporte para quien ingresa los datos coliden con esos requisitos, no se puede armar el documento aduanero. Lo llamamos el MIC/DTA: Manifiesto Internacional de Carga -Documento de Tránsito Aduanero.

El Sictrac, justamente, será el MIC/DTA del transporte nacional. Va a permitir saber quién contrata, a dónde manda y cuál es el itinerario. Esta será información muy valiosa, por ejemplo, para Vialidad, pues podrá conocer de primera mano cuál es la capacidad de servicios que tendrán las rutas. Y en función de eso podrá hacer el direccionamiento y una mejor administración de los recursos.

Vamos a saber y tener bien ubicados los distintos rubros. Este será un elemento de primer nivel.

La guía de carga con el complemento del Sictrac permitirá hacer algo sobre una de las preocupaciones fundamentales sobre algunos aspectos que hoy generan problemas en el sector. Yo converso mucho con el sector. Concretamente me refiero a cómo se hace efectivamente el pago de los salarios a los dependientes. ¿Por qué? Porque cada vez que hay un reclamo, muchas veces termina en inconvenientes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hemos ido un poco más allá de la idea original, que era analizar la guía de carga.

Las diferentes gremiales que se han contactado con nosotros manifiestan haber estado de acuerdo en impulsar la obligatoriedad de la guía de carga. Hoy estamos generando un sistema que recogerá mucha más información que la idea original. Es un paso más adelante.Y es aquí donde se genera el primer problema. Hoy, en la ITPC, no hay acuerdo. No sé qué resolverá una futura asamblea. Hoy en la ITPC hay gremiales que plantean otro camino.

Desde mi punto de vista, no se puede desconocer que desde esta herramienta se busca información de otras áreas, tal como se ha dicho aquí: la impositiva, la laboral. Coincido con el señor director en que allí está el principal problema. Desde mi punto de vista, el principal problema de la aplicación es que hay temas laborales sin resolver. La realidad de las empresas -dada la diversidad de las características del transporte de carga, forestal, cereal, etcétera- indica que hay dificultades, por ejemplo, para el pago por hora de los camioneros.

Por eso ellos entienden que es necesario este trabajo con los demás organismos -concretamente con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social-, para generar otras herramientas, por ejemplo, en el ámbito de los Consejos de Salarios, tal como existen en el transporte de hacienda o en el transporte interdepartamental de pasajeros, determinados pagos o qué se yo, con un modo acordado con los trabajadores.

Si nos sinceramos, veremos que el principal problema que está surgiendo de la aplicación tiene que ver con lo que se acaba de señalar, con otro problema, que no responde estrictamente a la carga y que entiendo que no está entre las competencias del Ministerio de transporte, pero es un instrumento que él genera y que abarca esas áreas.

Me parece -es una opinión personal y es el valor que tiene- que el trabajo responsable que debemos hacer es el de generar una solución al problema de fondo que habilite la instalación de un sistema que, en principio, racionalmente, nadie podría estar en contra porque tendría múltiples beneficios. De todas formas, está ese talón de Aquiles. Quizás hay que tomarse el tiempo y el trabajo para generar esos acuerdos.

Hablando en criollo: hay empresas que nos plantearon que si tienen que pagar determinadas esperas por hora no son rentables los viajes ni los fletes.

Reitero que es un tema en el que debemos trabajar antes de que se implemente el sistema. Para ello, este ámbito que se puede generar es importante. Por supuesto que no es un ámbito indefinido.Entiendo la posición del señor ministro respecto a que quiere resolver este asunto antes de que finalice su mandato, pero entiendo también que hay que dar un tiempo para solucionar esto que, para mí, es el talón de Aquiles de una idea muy buena y que se puede solucionar.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No es que el ministro quiera terminar esto antes de que finalice el período…

SEÑOR PRESIDENTE.- Pero está bien…

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Es que me parece que el país necesita instrumentos que le permitan avanzar. Cuando uno lleva adelante algo que ajusta más, que exige más, que dispone obligaciones, aunque sea para que cualquier sistema funcione mejor, siempre aparecen resistencias que tienen que ver con los distintos intereses que están en juego, porque algunos se tocan y otros temen que se toquen.

El señor presidente señalaba la preocupación de determinados sectores de transportistas a los que ahora se les plantea la situación de cómo liquidar los haberes laborales. Lo sabemos porque también tenemos vínculo con ellos.

Por otro lado, hoy comentaba que esto empezó a preocupar cuando los potenciales proveedores vieron la significación que podía tener el sistema y de qué manera podía repercutir en sus posibilidades de negocios: limitando algunos que ya existían o promoviendo oportunidades nuevas. Eso se va a dar sector por sector.

Nosotros debemos tener muy en cuenta las opiniones. Inclusive, estas instancias de intercambio y las conversaciones que los diputados tienen con los distintos sectores importan, porque uno tiene que escuchar cada vez que suena la alarma, independientemente de que la alarma corresponda a una emergencia o a que, por equivocación, alguien apretó el botón.

Nosotros tenemos en cuenta todos estos comentarios, pero también debemos atender los planteos que nos llegan formalmente a través de las organizaciones representativas. He hablado con muchos camioneros y organizaciones de camiones en distintos ámbitos, pero la intergremial de transporte de carga es la que, oficialmente, se comunica con nosotros y hasta ahora no he recibido ninguna desautorización de lo que la intergremial ha promovido. He recibido opiniones de sectores integrantes, he sabido de discrepancias, pero no puedo arbitrar en una discusión, en un proceso que se desarrolla en el ámbito de esa organización gremial- empresarial. Yo reconozco a la organización que los representa y hasta ahora nadie ha dicho que haya dejado de representarlos. Es

decir: hablamos con todo el mundo, pero debemos tener en cuenta a las entidades representativas porque eso es parte de la sociedad que construimos y en la que vivimos.

Ahora, ¿podemos avanzar igual? Yo creo que es muy difícil lograr unanimidades. Nosotros tenemos la obligación de asumir la responsabilidad de avanzar en lo que creemos que necesita el país. Para eso estamos, para eso nos han designado y para eso los uruguayos nos pagan: para tratar de hacer mejor las cosas, y no para preguntar a los ciudadanos qué opinan y después esperar. No, nosotros debemos tomar una decisión. Por eso al comenzar esta reunión les dije que el sistema fue promovido por distintos actores, protagonistas del sector de transporte de carga, y no por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Lo hemos analizado, hemos visto las dificultades de llevarlo adelante, pero nos hemos convencido de lo que puede aportar al país, no solo en el presente, sino pensando en el futuro. Creo que tenemos la obligación de hacer todo lo posible para avanzar todo lo que se pueda.

La guía de carga, como decía el señor director Nacional de transporte, fue un gran paso adelante; fue el reconocimiento de que debía haber un registro y un ordenamiento. Cuando se concibió esa guía de carga, no fue para que la usaran solo algunos, sino para que todos la usaran; nació en un reclamo de los propios transportistas. Claro, después que se estableció que había que llenar la guía de carga, muchos transportistas empezaron a tener dudas acerca de si les convenía o no. Solo hay unas cincuenta y pico de mil guías de carga; es evidente que hay muchísimos más viajes.

Entonces, la idea es dar un paso más, hacia un sistema más acorde a las posibilidades tecnológicas del momento y ya no voluntario, sino obligatorio. Creo que todos sentimos hablar de la aspiración de tener un país que funcione en serio y regulado. Una cosa es que haya información que se malutilice, lesionando la confidencialidad, y otra cosa es la reserva, el secreto, que protege lo que cada uno quiere hacer en función de lo que le viene bien a uno y no al conjunto.

Nos importa mucho escuchar, pero vamos a tomar una decisión y vamos a hacernos responsables de ella.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- Estaba en los temas de la confidencialidad señalando que, en la medida que manejamos toda la información internacional, toda la información del puerto -las guías de lo que mueve el puerto-, toda la trazabilidad de la madera de las dos empresas…

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Se refiere al manejo de información por las empresas homologadas?

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- No, me estoy refiriendo a la guía de carga. El Sistrac no está funcionando. Ahí hay manejo de mucha información. Naturalmente, nos preocupa la confidencialidad, porque hay información comercial. En el lugar en el que uno está el buen manejo de esa información debe estar garantizado.

SEÑOR PRESIDENTE.- La duda no es con los organismos ni con el Ministerio…

(Diálogos)

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- Hasta el día de hoy no hemos recibido ni una queja por la información que pudo haber sido filtrada.

En cuanto a las demoras, yo no estoy en la comisión de homologaciones, pero sé que se abrió una ventana de casi seis meses para que se presentaran los interesados. La mayoría se presentó recién a fines de junio; fue entre el 25 y el 31 de junio. El resto se presentó sobre el final.

Me he interesado en averiguar porque nos preocupa. Cuando el río suena, uno va a averiguar. Las demoras vienen de la mano de que hay que cumplir con cada uno de los requisitos técnicos y con cada uno de los requisitos vinculados al aparato. Las dificultades mayores han tenido que ver con el dispositivo. Esas demoras no son responsabilidad de la comisión, sino de quienes deben proveer el equipo que pide el pliego.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Me voy a expresar en términos generales porque tenemos otro tema para plantear y además porque son las dos de la tarde y es un horario complicado porque muchos no hemos almorzado o tenemos otras actividades...

(Diálogos)

——En términos generales, la exposición del señor ministro y de los integrantes de su equipo ha sido clara y nos ha ilustrado a todos. Se podría haber afinado más con un pedido de informes, porque las preguntas se responden más fácilmente. De todas maneras, es importante aclarar algunas situaciones.

Por suerte, la regulación de la información que existe en Uruguay está reglada por la Constitución de la República y, entre otras cosas, por la ley de acceso a la información pública y por la ley de protección de datos personales y acción de habeas data. Por lo tanto, cualquier utilización de la información que se vaya a hacer por parte de las empresas prestadoras que sean homologadas para el control de la carga también estará regulada. Hay una responsabilidad muy importante de parte del trabajo de la propia Agesic a través de la instrumentación del gobierno electrónico, lo que ha permitido que Uruguay sea uno de los principales países del mundo en tener una serie de trámites electrónicos.

A su vez, esa información, permitirá al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, como se ha dicho, tomar otras definiciones mucho más precisas.

Creo que es natural que en momentos de apriete y de regulaciones más nuevas existan determinadas preocupaciones, pero hay seriedad, responsabilidad e historia institucional del Uruguay en general y del ministerio en particular. Uruguay siempre se ha manejado con el estricto cumplimiento de las normativas nacionales y, sobre todo, constitucionales.

Lo que trasmite el ministerio es importante. Esta es una iniciativa que surgió de las propias gremiales y, en la medida en que se vaya implementando, se irán instrumentando mecanismos de mejora. Lo que busca es tener mayor certeza en una actividad muy importante para la logística y el movimiento de carga. Esto tiene que quedar claro. Después es importante afinar la instrumentación de la guía y cómo se va trabajando.

En ese sentido, el ministerio ha sido claro en lo que se propone, en lo que está llevando adelante y en los objetivos de la guía. Es importante que esto quede en la versión taquigráfica porque después todo esto tiene trascendencia pública.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- El señor diputado preopinante decía que podíamos haber optado por realizar un pedido de informes; más allá de la legítima opción que cada uno de nosotros tome para pedir información al ministerio, lamentablemente no hemos tenido respuesta ni a un pedido de informes en todo el período. Entonces, no tenemos más remedio que convocar al señor ministro a la Comisión cuando hay información que deseamos recibir.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Alguna respuesta habrá llegado…

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- No, lamentablemente no. Tenemos decenas de pedidos de informes acumulados, sin responder…

SEÑOR PRESIDENTE.- A mí tampoco me han respondido pedidos de informes…

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Es que me gusta venir a verlos…

(Hilaridad)

SEÑOR TIERNO (Martín).- Hago acuerdo con lo que expresó el señor diputado Daniel Caggiani. Me parece bien que el señor ministro, el subsecretario, el director Nacional de Transporte, el equipo todo comparezca en la Comisión, porque vinimos con una idea sobre el sistema de transporte de carga a instrumentarse y nos han desasnado sobre varios aspectos.

Por ejemplo, quedó claro que esto fue parte de una presentación que hace la Intergremial de Transporte Profesional de Carga que el ministerio toma para sí, procesa y lleva adelante.

Se hizo mucho hincapié en el costo que implica para las empresas instalar los equipos. Tenemos que ser sinceros y poner los números sobre la mesa. Como almacenero hice unos números gruesos. Me dieron que el costo de la instrumentación de estos equipos sería de US$ 1 por día para las empresas. En un país que se ha desarrollado y mucho, que ha crecido y mucho, que ha multiplicado por cuatro la carga, que en enero no aumentó el costo del gasoil para el transporte, creo que ese monto no es significativo ni para las empresas pequeñas ni para las grandes.

Quizás, detrás de quienes ahora se oponen a la instrumentación de este sistema, hay otras cosas que no llegamos a comprender. Al principio, como se dijo, estaban todos de acuerdo, pero cuando llega el momento de hacer obligatorio un control de este tipo, como se va a hacer, empiezan a aparecer las voces discordantes.

Agradecemos la información que se ha proporcionado. Ha sido una muy buena puesta a punto. El señor ministro se ofreció a volver una vez que esté resuelto por vía judicial el recurso de amparo. Sería bueno invitarlo a participar de esta Comisión, ya que ha sido muy conteste cada vez que lo hicimos, para que nos brinde sus puntos de vista y nos informe de aspectos que hoy, por estar en vía judicial, no se han podido detallar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hago mías las palabras del señor diputado Martín Tierno en cuanto a la posibilidad de que el señor ministro concurra nuevamente a la Comisión una vez que esté definido el nuevo plan. Pido esa instancia de acomodar esos puntos que son los que distorsionan porque aplican sobre la variable de costos de las empresas medianas básicamente. Reconozco que es un problema que no refiere al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero que puede afectar no tanto a las grandes y pequeñas empresas, pero sí a las medianas.

Se pasa a considerar el segundo punto del orden del día que tiene que ver con el ferrocarril central. El señor diputado Juan José Olaizola ha convocado al señor ministro también por este tema y tiene algunas preguntas sobre el proyecto.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- En el mes de diciembre recibimos en la Comisión a un grupo de vecinos provenientes de varios barrios de Montevideo, como Capurro, Colón y Sayago, y a un grupo de vecinos de la ciudad de Sarandí Grande, Florida. En aproximadamente una hora y media nos trasladaron un conjunto de preocupaciones vinculadas a la construcción del proyecto ferrocarril central. La mayoría vive en una faja cercana a la construcción de la vía que se va a realizar seguramente a partir de este año.

Cuando terminó la sesión, teniendo en cuenta la seriedad de los planteos y la diversidad de temas que formaban parte de sus inquietudes, solicitamos convocar al señor ministro y la Comisión estuvo de acuerdo, para que se les diera respuesta.

Agrupé las preguntas en áreas específicas. Nos han planteado preocupación sobre aspectos que se han dejado para verificar cuando se esté en la etapa de operación, como vibraciones y ruidos. A su vez, ponen énfasis en las distancias mínimas entre las edificaciones y el eje de la vía, en el concepto de faja o área ferroviaria establecido y los criterios que se utilizan a nivel internacional. En Uruguay hay algún criterio establecido en el Código Rural, hace muchos años atrás, y aparentemente hay un vacío a nivel de la legislación para las zonas urbanas.

También nos han planteado conocer exactamente cuál será la frecuencia diaria máxima de trenes -o aproximarla bastante- y la importancia que tiene determinarla en los distintos estudios. Ellos dicen que en el estudio de vibraciones, en determinada parte, se utilizan números de máximo de trenes de carga y de pasajeros pero, en otros lugares, se utiliza un número menor. En el estudio de contaminación sonora se habla de otra frecuencia de trenes diarios y voy a enviar unas preguntas vinculadas a ese tema. En cuanto a la contaminación sonora, los vecinos tienen dudas respecto al concepto de faja de amortiguación, que comprendería 15 metros de distancia del eje de la vía -donde no regirían los objetivos de calidad de espacios abiertos- y la afectación que podrían tener las viviendas. Queremos saber qué medidas se han tomado para evitar eventuales perjuicios.

Asimismo, nos manifestaron preocupación por las vibraciones. Según ellos, el anteproyecto licitado no define en forma completa ni precisa los efectos de las vibraciones sobre las viviendas, que se podrían producir en las etapas de construcción y de operación de los trenes. Tampoco tienen claro si se superan los niveles admisibles de vibración ni si quedarían afectadas negativamente todas las viviendas cercanas a la vía o solo algunas. Ellos tienen dudas porque se ha dejado esa instancia de definición de un aspecto tan importante para más adelante o para cuando se elabore el proyecto de detalle que tiene que realizar el contratista.

También están preocupados por las emisiones contaminantes al aire, ya que aparecen diferencias entre los estudios originales y las posteriores respuestas a solicitudes de informaciones complementarias.

Además, están preocupados por la estabilidad de las edificaciones, ya que muchas se encuentran muy cercanas a la vía. En algunos casos, están a ocho o nueve metros de distancia y son viviendas que tienen decenas de años, que se construyeron con otros métodos. Ellos no tienen claro si el anteproyecto incluyó todas las medidas necesarias para que el riesgo de inestabilidad de las edificaciones sea nulo. También quieren saber si en caso de que suceda alguna afectación negativa, estarán cubiertos porque la Administración va a tomar medidas.

Con respecto al plan de impacto territorial, quisiéramos saber si se presentó formalmente a la Intendencia o si se hicieron consultas con alguno de sus directores.

Por otra parte, sabemos que esta semana el Poder Ejecutivo hizo una declaratoria de interés nacional y de urgente ejecución de las obras del ferrocarril central. Preguntamos al señor ministro cuáles son los efectos concretos de esa declaratoria y si obliga al Poder Ejecutivo a presentar algunos estudios -como los de impacto territorial- o modifica los pronunciamientos de otros organismos del Estado referentes a los estudios de impacto territorial o de otro tipo, que son necesarios para la tranquilidad de los vecinos y para la consecución del proyecto.

Le voy a entregar al señor ministro las preguntas. Como dije, las agrupé por tema para que sean más claras y pueda dar respuesta a las inquietudes que han manifestado los vecinos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si están de acuerdo, las leemos una a una.

(Apoyados)

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Antes de continuar quiero entregarles algo.

Nosotros recibimos la versión taquigráfica de la reunión de la Comisión en la que participó la señora Borloz. De ella surge una serie de información y de preguntas que tengo la sensación han servido de referencia para el diputado Olaizola para realizar estos planteos.

Estos temas no nos resultan desconocidos; venimos trabajando en ellos desde hace bastante tiempo. Como la concurrencia a la Comisión nos pareció una buena oportunidad para responder esos planteos, nos adelantamos y trajimos por escrito la respuesta a las cincuenta y una preguntas que se habían formulado en esta Casa. No tenemos ningún inconveniente en leer las preguntas del señor diputado y tratar de responderlas, pero es posible que las cincuenta y una respuestas que hemos traído por escrito, contesten sus inquietudes. Hemos traído una copia de estas respuestas para entregar a cada bancada. Así que, señor presidente, se la entrego para que las reparta.

(Así se procede)

——Quizás, esto nos dé más tiempo de avanzar en la explicación de un asunto que es de mucha importancia para el Uruguay.

(Diálogos)

——Yo fundamentaba que para nosotros este proyecto tiene mucha importancia; el gobierno ha puesto mucho empeño en llevarlo adelante.

Es indudable que el proyecto del ferrocarril central facilita la instalación de una segunda planta de celulosa por parte de UPM. Sin embargo, reiteradamente hemos dicho que más allá del proyecto UPM -que para el país es importante-, el ferrocarril central tiene relevancia en sí mismo. Esta es una muy buena oportunidad que tiene el Uruguay de avanzar en la construcción de un ferrocarril de este siglo, que le permita recuperar el rol que hace muchos años perdió. Además, permite hacerlo en un tramo central, no por una decisión de quien le puso el nombre al proyecto, sino porque se trata del tramo central del ferrocarril en Uruguay desde siempre, a partir del cual salen los distintos ramales.

(Murmullos)

——Como decía, para nosotros el modo ferroviario se va a desarrollar en el Uruguay de todos modos. El asunto es cómo se desarrolla y quién es el responsable de llevarlo adelante.

(Murmullos)

——Yo creí que trayendo las respuestas por escrito facilitaba el trabajo, pero me doy cuenta de que no fue así.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si hubiésemos querido las respuestas por escrito, se lo hubiésemos planteado. Ahora, estamos viendo cómo nos organizamos.

(Diálogos)

——Yo le traslado al ministro las preguntas que el miembro convocante ha presentado, para que las responda. Ahora, el ministro plantea otra cosa, y continúa haciendo su exposición. Por eso, estoy analizando cómo seguimos la reunión.

(Diálogos)

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Convocamos al ministro para que contestara las inquietudes que los vecinos nos plantearon en diciembre. Si el Ministerio analizó las preguntas que nos hicieron llegar por escrito hace unos días los vecinos y las contestó, es un avance. Si bien, obviamente, no podemos leer las respuestas ahora, eso significa un avance. Inclusive, se las vamos a trasladar a ellos para que las tengan. Así que no pongo objeciones al procedimiento, si es que nos permite avanzar.

Teniendo en cuenta que no podemos cotejar en este momento el documento que nos entregaron, nos gustaría que si en las respuestas a las preguntas de los vecinos no está contemplado algunos de los planteos que recién hicimos al Ministerio, nos den su opinión ahora, aprovechando que están en sala.

También nos gustaría que se hiciera referencia a la pregunta sobre la declaratoria que esta semana hizo el Poder Ejecutivo sobre el proyecto y algunas consideraciones de carácter general al respecto.

SEÑOR AROCENA (José Andrés).- Saludamos la presencia de todo el equipo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Si bien no integro esta Comisión, estoy aquí porque quiero plantear algunos temas. Agradezco a la Comisión por permitirme hacer uso de la palabra.

Como debo retirarme, ya que debo concurrir a una Comisión de la que sí formo parte, quiero dejar planteadas algunas preguntas para el señor ministro y su equipo las responda en el momento de la sesión que corresponda. Luego, nosotros leeremos la versión taquigráfica. Desde ya les pedimos disculpas por no poder escuchar personalmente su respuesta.

El señor ministro ha estado reunido de forma permanente -se lo agradecemos- por el tema relativo a Sarandí Grande; sabemos que es un asunto que tiene bien presente. También han salido en la prensa sus palabras con relación a que se estaba estudiando el tema.

El problema es que no nos queda claro si el baipás está aprobado o no, si ya es definitivo que se va a hacer uno en la ciudad de Sarandí Grande. Entonces, queremos tener una respuesta concreta al respecto.

Por otra parte, hemos escuchado distintas versiones acerca del trazado del ferrocarril cuando cruza distintas localidades de Florida. Queremos saber si en esas zonas se van a hacer muros de protección ciegos o se van a poner tejidos o alambrados. Hemos escuchado distintas versiones que aseguran una y otra versión, pero no tenemos certezas. Es más: muchas veces opinamos haciendo fe en algunas versiones y no en otras, y quizá cometemos errores en nuestros comentarios.

La vía del ferrocarril atraviesa al medio localidades como Maciel, Goñi y Pintado. Queremos saber exactamente si en Cardal, 25 de Mayo, 25 de Agosto, La Cruz y Sarandí Grande los muros de protección serán ciegos, de alambrado o de tejido. Se ha hablado de la protección sonora, por lo tanto, pienso que deberían ser muros ciegos para que el ruido no se trasmita al resto de la ciudad.

Esas son las dos preguntas que dejo planteadas.

Muchas gracias.

SEÑOR RUBIO (Eduardo).- En primer lugar, saludo la presencia del señor ministro y de su equipo.

Asimismo, agradezco que me permitan hacer uso de la palabra, ya que integro la Comisión como delegado de sector.

Ante la realidad de que se han entregado respuestas por escrito, decimos que nos gustaría leerlas y saber si en ellas encontramos satisfacción a las interrogantes planteadas. Sería una falta de respeto opinar ahora sobre un documento que nos han entregado en este momento.

Entiendo que luego de la lectura del documento la Comisión definirá si corresponde o no volver a convocar al ministro; tengamos en cuenta que pueden surgir dudas o querer hacer de otra manera algunas consultas.

Por otra parte, no me voy a referir a las consideraciones que hizo el ministro. Tenemos puntos de vista absolutamente distintos acerca de la conveniencia del proyecto, del por qué de este ferrocarril central que sin UPM no existiría, etcétera. Eso queda para otra instancia.

Sí digo que no podemos hacer consideraciones sobre este documento porque lo recibimos ahora. Antes, lo queremos estudiar y ver si realmente si hay una respuesta de fondo a las preguntas planteadas.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Saludamos a los integrantes de la delegación del Ministerio, en particular, al señor ministro.

Creo que aquí se ha dado una respuesta bien clara a la preocupación que tuvo esta Comisión y que plantearon los vecinos que nos visitaron. Mirando rápidamente las ocho preguntas que formuló el diputado Olaizola, puedo ver que están basadas en el planteo que hicieron los vecinos.

Por lo tanto, saludo la iniciativa del ministro, que nos permite tener de primera mano una opinión, ya que en su momento se reclamaba que no se respondían los pedidos de informes. Esta es una forma de contribuir y de tener por escrito la opinión del Ministerio frente a la preocupación de los vecinos. Además, de esta manera podemos adelantar el trabajo que tenemos que desarrollar en la Comisión.

Por otra parte, entiendo la preocupación que tiene cada uno de los legisladores con respecto a sus localidades. Ahora bien: esta no es la primera vez que en esta Comisión se trata el tema del ferrocarril central. No sé cuántas veces hemos escuchado la presentación del ferrocarril central en esta Comisión y en los diferentes eventos que se han generado para conocer en profundidad algunos de los temas que se han ido planteando. De todos modos, reitero, entiendo la preocupación de algunos legisladores, sobre todo del interior, en cuanto a conocer de primera mano algunas preocupaciones que tienen para poder trasmitir una respuesta a los vecinos de sus localidades.

En conclusión, como ya tenemos las respuestas para estudiar, deberíamos seguir trabajando en la Comisión. Por tanto, sugiero ceder el uso de la palabra al ministro para que haga su ponencia con relación al tema en términos generales, que era lo que había empezado a hacer.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Nosotros habíamos iniciado lo que creemos es una valoración del proyecto y de por qué consideramos que es importante para el país y procuramos hacer muchos esfuerzos en esa dirección. Sabemos que esa valoración no es compartida unánimemente por toda la ciudadanía, pero también apreciamos que hay un sector muy mayoritario que apoya el promover este

proyecto y sacarlo adelante porque tiene fundadas expectativas en que va a significar un avance para Uruguay.

Cuando hacía esa introducción, se generó la confusión en cuanto al procedimiento a seguir. Precisamente, la hacía para referirme a una pregunta que había formulado el diputado Olaizola respecto a una resolución reciente del Consejo de Ministros. Me refiero a la declaración de interés nacional y de urgente realización, tal como está prevista en la ley del proyecto del ferrocarril central. Esta declaración no implica ninguna valoración sobre ningún tema específico. Es una declaración de carácter general que habilita los instrumentos para una vez iniciada la obra asegurar su desarrollo. Es de interés, por la valoración que hacemos; es importante y consideramos que lo que dice la resolución coincide con la valoración que tiene el gobierno en cuanto al proyecto. Por lo tanto, la declaratoria corresponde y no queremos ser omisos en cuanto a este aspecto.

En lo que refiere a las preguntas, han sido muchas, en diversas oportunidades, en distintas circunstancias y con amplios auditorios. Cada vez que esas interrogantes han llegado en forma correcta, nosotros no solo hemos procurado contestarlas, sino, además, entenderlas. Comparto con ustedes que el entender algunas de las preguntas y observaciones, nos ha sido útil para perfeccionar el proyecto en función de la importancia que le damos. Vamos a continuar trabajando. Estamos ansiosos de la etapa de construcción física del proyecto, pero créanme que en este último año y pico hemos estado trabajando todos los días y sentimos que estos días que han transcurrido del año 2019 han sido de avances en cuanto a la preparación de lo que es un desafío bien importante.

En esta etapa me parece razonable que se tenga la necesidad de reflexionar en cuanto a las respuestas que les hacemos llegar. Algunas de las preguntas las tratamos de contestar en forma concentrada, abreviada, pero ustedes podrán apreciar de que algunos abren un campo de información que, en general, está disponible y que señalamos dónde se puede buscar ese desarrollo necesario.

El diputado Olaizola había avanzado en resumir los temas con un ordenamiento diferente. Nosotros tenemos la limitación de no haber podido leer ese resumen; seguramente lo hizo para tratar de facilitar nuestras respuestas. Estuve consultando con el subsecretario, Jorge Setelich y me dice que él se animaría a hacer un repaso de las preguntas y de las respuestas, tratando de respetar esta nueva propuesta de ordenamiento.

Leo la primera pregunta: "Aspectos no definidos en el anteproyecto licitado. Nos han planteado los vecinos que hay aspectos vinculados a vibraciones y ruidos que han quedado para verificar cuando se esté en la etapa de operación. ¿Esto es así? En caso afirmativo, no considera el Sr. Ministro riesgoso que la definición ingenieril del proyecto licitado haya sido incompleta o poco precisa ya que aspectos no establecidos en la licitación pueden originar discusiones futuras con el contratista, con la consecuencia de sobrecostos o falta de solución de estos problemas?".

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Respecto a esta consulta las únicas situaciones particulares en las cuales se han dispuesto mediciones es en aquellas donde el resultado tanto del estudio de vibraciones como de presión sonora están en el umbral que se considera que no es cierta la medición en cuanto a que podría sobrepasar el mínimo exigible o no. Todo está hecho de acuerdo con la Dinama y hay que entender que todos los informes se presentan en base a términos de referencia específicos donde se le exige al Ministerio, en este caso, o a quien quiera tramitar una autorización ambiental, el cumplimiento de determinados análisis, estudios, etcétera.

Los puntos que quedaron para verificar o para realizar mediciones una vez que se inicie la etapa de construcción o de operación, según sea el caso, es porque los valores están cerca del valor mínimo admisible, pero no necesariamente la medición tiene el nivel de precisión que permite asegurar que haya que tomar una medida y colocar algún dispositivo antivibración o algo para mitigar el ruido. Esos son los casos particulares en los que se ha generado esta situación.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Segunda pregunta: "¿Cuáles son las distancias mínimas entre edificaciones y el eje de la vía establecidas en el anteproyecto, y cuál es la justificación técnica de las mismas? ¿Qué faja o área ferroviaria previó el anteproyecto? ¿Cómo se determinará qué edificaciones pueden permanecer en el área ferroviaria? ¿Qué criterios se utilizaron a efectos de expropiar propiedades? ¿Qué medidas se tomarán en caso que no sea segura la permanencia de una edificación dentro de la faja ferroviaria y quién lo determina? ¿Esas distancias brindan a las edificaciones una seguridad adecuada en caso de accidentes?

Quiero hacer un comentario. En esta pregunta hay un sinnúmero de definiciones que están más detalladas en las cincuenta y una respuestas y más detalladas aún en los documentos que sirven de base para la realización del proyecto.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Respecto al tema de las distancias, ha sido tratado en varios ámbitos y, obviamente, es una preocupación genuina de los vecinos. No hay algo específico que diga que para colocar una vía férrea se requiere tal distancia. Hay determinados elementos restrictivos, que están explicados en el documento que les dejamos, que son el gálibo, o sea, el área que cuando pasa el tren lo que esté en esa zona lo va a golpear. Obviamente, ese es un mínimo que tiene que estar libre para que el tren pueda circular. Después está lo que se conoce como el perfil de la vía, o sea, cómo se construye toda la estructura donde van los rieles y también requiere un terraplén, balastro colocado en forma de pendiente en los costados, taludes, drenajes, etcétera, que es el segundo elemento restrictivo. El tercer elemento restrictivo es el diseño de ingeniería. O sea, dependiendo del espacio que exista para colocar ese perfil y cumplir con el gálibo, no chocar con nada y tener la posibilidad de construir la vía, hay un diseño de ingeniería que es lo que se va a definir en última instancia, que lo hará el contratista una vez firmado el contrato, y ahí se va a definir cuáles son las distancias para cada lugar. No obstante, en el pliego hay diferentes perfiles propuestos que van desde 10,5 metros hasta 20 metros, cada uno tiene diferentes configuraciones y en todos los casos hay medidas. Por ejemplo, al hacer las cunetas de hormigón le quita espacio y en vez de tener una pendiente natural para que no se desmorone -como la que se puede construir con piedra-, le permite achicar el espacio y son decisiones que se van tomando en el proyecto ejecutivo. No hay una distancia -como bien mencionaba el diputado; está el código rural que sí establece un espacio específico para el ferrocarril que debe ser respetado-; en zonas urbanas el área que hay es la que es propiedad de AFE y en ella deberá resolverse la situación o procederse a la expropiación.

Respecto a cómo determinar qué edificaciones pueden permanecer en el área ferroviaria. Lo que se hizo fue un primer proyecto de trazado en el cual se mejoraron los ángulos de curva que es un elemento que restringe la velocidad, la carga y la maniobra del ferrocarril y en base a eso se tomaron las decisiones de dónde era necesario expropiar porque si uno va a enderezar una curva o va a generar un radio de curva mayor, obviamente, las vías se mueven y generan afectaciones. Por eso se hizo el plan de expropiación; sin ningún lugar a duda va a ser la inmensa mayoría de las expropiaciones y ahora viene la etapa de la definición de ingeniería de detalle que es donde se va a determinar en el punto, en el kilómetro tal, con tantos metros, el ancho

mínimo que necesitamos para poder pasar con la vía es tanto, se harán las mediciones y a lo mejor puede aplicar, en algunos lugares particulares, expropiaciones adicionales.

Al mismo tiempo, se va a hacer por parte de la empresa, porque es un trabajo que tiene un costo importante y una carga de trabajo voluminoso, monitoreado por la Dirección de Obras del Ministerio como el resto de las obras; no hay ninguna obra que el Ministerio contrate, el contratista establezca el obrador, empiece a construir, nadie lo controla y avisan cuando se terminó. O sea, siempre hay un director de obra del Ministerio, un control, una cantidad de parámetros que hay que cumplir, responsabilidades legales, etcétera.

Con la información que tiene la empresa se hará un relevamiento, se identificarán los inmuebles cerca de la vía y se definirá si la metodología constructiva que se va a usar en ese lugar -que no es en todos lados la misma; no es lo mismo que se haga una trinchera que solo se retire la vía existente, se compacte el terreno y se coloque una vía nueva- puede traer aparejado un daño estructural que, eventualmente, requiera una solución específica como podría ser la expropiación o el refuerzo de la estructura o las medidas que fueran pertinentes.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Tercera pregunta: "Los vecinos nos han planteado su preocupación porque en distintos estudios se utilizan diferentes frecuencias diarias de trenes. Por ejemplo en el estudio de vibraciones aparecen dos cifras distintas. ¿No debería considerarse a efectos de los estudios la frecuencia diaria de trenes? ¿Cuál es esa frecuencia diaria máxima? ¿En base a qué se calculó? ¿La misma puede ser incrementada en el futuro?

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRASPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La frecuencia máxima está en el documento de alcance. Si ustedes leen los documentos de empleo, la información está. Algunos documentos tienen prevalencia sobre otros y ahí está claramente establecido que son quince más quince trenes de carga y nueve más nueve trenes de pasajeros. Para graficarlo: quince trenes de carga por día irían hacia el norte, quince hacia el sur; nueve trenes de pasajeros hacia el norte y nueve hacia el sur. Ese es el escenario de máxima para transportar 4.000.000 de toneladas de carga que es lo que se tomó como parámetro de diseño. Entonces, el peor escenario, el peor día de tráfico en el sentido de la mayor cantidad de trenes, serían quince trenes de carga hacia el norte y quince trenes de carga hacia el sur; nueve trenes de pasajeros hacia el norte y nueve hacia el sur, con eso se hacen los estudios. La característica que tienen los estudios tanto de emisiones, de presión sonora, de vibraciones y de tránsito es que tienen que ser leídos en su totalidad. No se puede ir a la página 87 y porque dice que hay tres trenes por qué acá dice tres trenes y en otro lado… Porque en muchos de estos estudios se van segmentando las situaciones porque los trenes de pasajeros, por ejemplo, están considerados hasta 25 de agosto. Entonces, no se hacen cálculos para determinadas situaciones de trenes de pasajeros llegando a Paso de los Toros. No se trata de que no puedan circular; lo que sucede es que el escenario es de las características que dice el documento.

Por tanto, cuando se va a realizar un análisis de cantidades, se debe leer cuál es la metodología del análisis, cuáles fueron las premisas que se tomaron y en base a eso se van definiendo las cantidades en cada parte del estudio. En ningún caso se está generando una solución que tenga menos capacidad que la del escenario de máxima que mencioné que son quince más quince trenes y nueve más nueve y los 4.000.000 de toneladas de carga.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Vale la pena precisar que de esa frecuencia que hemos estimado para el funcionamiento del ferrocarril

central, las frecuencias que puede ocupar UPM solo son máxima siete de ida y siete de vuelta, quiere decir que son solo catorce. Incluso, está previsto que los espacios que no utilice algún día UPM serán dispuestos para el ferrocarril en general. Quiere decir que de UPM son siete ferrocarriles de ida y siete de vuelta máximo, el resto es el cálculo que se hizo para procurar disponer del transporte de carga adicional que aspiramos a captar y del transporte de pasajeros que queremos que se reestablezca.

Cuarta pregunta: "Contaminación sonora. Los vecinos plantean que los estudios de contaminación sonora del anteproyecto menciona el concepto de faja de amortiguación, que comprendería 15 metros de distancia del eje de la vía, dentro de la cual no se cumplirían los objetivos de calidad en espacios abiertos. ¿Cuántas viviendas entran dentro de esa faja de amortiguación? ¿El proyecto licitado verificó que no se superen los límites sonoros admisibles para esas viviendas? En caso de superarse esos límites ¿qué solución prevé el MTOP?".

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRASPORTE Y OBRAS PÚBLICAS (Felipe).- Para este caso es lo mismo. Existe esta franja en las situaciones particulares donde las características del terreno generan que, por ejemplo, haya una calle paralela o una situación de esas características donde no necesariamente las viviendas están próximas. En los casos en donde hay vivienda, siempre hay una medida de mitigación y si los valores dan diferentes se tienen que tomar las medidas y es parte de lo que tiene que asumir la empresa. Cuando se emita la autorización ambiental previa, la Dinama va a obligar a que esto sea parte del diseño de la solución, la empresa también nos ha confirmado que están tomando como premisas en el diseño los requerimientos que se den y para cada uno de estos casos están previstas las medidas correspondientes. Si aparecen nuevas situaciones porque se hacen nuevas mediciones o porque las características del terreno cambian o porque la propagación del ruido depende de las edificaciones, de los árboles, de una cantidad de factores, se tiene que tomar una media. La medida será una pantalla de amortiguación o las medidas que fueran de mejora de las ventanas; hay diferentes medidas que no están mencionadas porque la mayoría se relaciona con la parte de fabricantes y la idea no es poner una solución única.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- "¿Los estudios de anteproyecto realizados para la licitación, son suficientes a su juicio a efectos de que los vecinos tengan la tranquilidad de que sus viviendas no serán afectadas por vibraciones durante el paso de los trenes? ¿Si el futuro proyecto de detalle del contratista confirma que habrá afectaciones negativas, pueden preverse diferencias con el contratista o sobrecostos que no permitan implementar las soluciones adecuadas?".

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El proceso del ferrocarril partió del documento de alcance -por llamarlo de alguna manera-, que establecía que había que transportar entre los Paso de los Toros y Montevideo 4.000.000 de toneladas y un tráfico máximo de quince más quince y nueve más nueve.

A partir de ahí se van generando una cantidad de estudios, análisis, proyectos -etcétera-, que van haciendo cada vez más específico el proceso.

Si surgieran los casos que mencioné, los estudios de estructura de la vivienda, en los que hay afectaciones, se tendrán que hace las expropiaciones, que corren por cuenta del Ministerio de transporte, con el criterio técnico de que sea inviable una solución alternativa.

No hay ninguna relación de esto con sobrecostos de la oferta porque el contratista presenta una oferta para generar una obra en tres años y después el mantenimiento

durante veintidós años con catorce indicadores que definen los niveles de servicios que debe prestar el contratista.

Después, lo que tenga que hacer para llegar a cumplir con el cronograma de treinta y seis meses de construcción y luego mantener los niveles de servicio es una decisión del contratista. Así lo prevé la Ley N° 18.786, de Participación Público Privada. El riesgo de diseño es del contratista y él tendrá que ver la forma de solucionarlo.

La única situación particular que se puede presentar es que en el estudio que mencioné haya alguna preocupación adicional, pero no tiene que ver con el costo del contrato en forma directa o indirecta.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Yo vivo relativamente cerca de la línea del ferrocarril y vale la pena tener en cuenta que las vibraciones y los ruidos no se van a eliminar completamente. Tienen un límite.

El ferrocarril central, por el desarrollo de la tecnología, tendrá mejores respuestas para cada uno de estos aspectos, pero no se trata de un ferrocarril silencioso, sin ruidos. Esto también nos pasa en cualquier ciudad con metro pues hay zonas en las que se sienten el ruido y la vibración. El asunto está en que esos aspectos se encuadren en niveles razonables y no en que se puedan eliminar como si fuera por arte der magia.

El sexto punto tiene que ver con las emisiones, y dice así: "En el caso de emisiones contaminantes al aire, aparecen diferencias entre los estudios originales y las posteriores respuestas a solicitudes de informaciones complementarias. Aparentemente en algunos casos se tomaron en cuenta todas las frecuencias de trenes (existentes y proyectadas) y en otro caso solo las proyectadas. ¿Esto es así? En referencia a la trinchera de Capurro, al estar los trenes bajo el nivel del piso, las emisiones serán a nivel de suelo y por tanto más nocivas. ¿Qué solución prevé el MTOP para el tramo abierto de la trinchera entre las calles Capurro y Flangini?

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Tanto el estudio de emisiones como el de tránsito y de vibraciones tuvieron ajustes y, por lo tanto, hay dos versiones. Todas las versiones se colgaron inmediatamente en el Observatorio de la Dinama. Obviamente, la que vale es la última, pero sí hay diferencias.

En cuanto a las emisiones y el número de trenes el caso es que ya existen trenes de pasajeros que están circulando. Se había tomado en el primer análisis, por error del consultor, que se agregaban todos los trenes de pasajeros, pero en realidad no se agregan. Los trenes que existen ya emiten y probablemente sean más contaminantes que los que vengan en el futuro. Por lo tanto, se descontaron los trenes existentes para lo que se conoce como la línea de base que es a partir de donde comenzamos a tomar los valores de emisiones y contaminación existentes, y cuál es la afectación que genera el ferrocarril.

En cuanto a la trinchera de Capurro, no solo se hizo el estudio -las emisiones son a nivel del suelo-, sino que en la medida en que hay 290 metros techados, como un túnel, en las simulaciones se calculó cuánto hay de emisión en las salidas del túnel que es donde se acumulan todos los gases que se puedan emitir en los 290 metros de área techada.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La pregunta siete dice así. "Los vecinos han manifestado su preocupación por la estabilidad de sus viviendas (muchas de ellas con varias décadas de construidas), en los tramos donde se van cavar trincheras. ¿El anteproyecto licitado ha analizado los puntos críticos y ha contemplado medidas, a efectos de tener riesgo nulo para las viviendas, tanto en la fase

de construcción como en la etapa operativa? ¿El MTOP ha incorporado planes de contingencia, para el caso de que se produjera una eventual afectación de la estabilidad de las viviendas?".

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En este caso me voy a referir a la medida que mencionamos anteriormente. Previo a cualquier intervención habrá un análisis estructural de las viviendas que se consideren que estén en riesgo de ser afectadas por la metodología constructiva, y se podrán tomar dos opciones. Una es cambiar la metodología constructiva para generar menos vibración para no afectarlas, o resolver una expropiación como un caso extremo, un refuerzo de estructura o lo que se disponga por parte del análisis técnico.

En la parte operativa se estudian las vibraciones. En principio no hay afectaciones que no estén consideradas. Es importante entender que de todos estos estudios salieron medidas de control y de mitigación.

En el caso de vibraciones, en los 264 kilómetros hay 205 kilómetros en que el tipo de fijación -es lo que une el riel con el durmiente- tiene una capacidad de absorción determinada, que hay que exigirla, que es diferente al estándar para que amortigüe las vibraciones. Después hay 39 kilómetros con un sistema intermedio que debajo de los durmientes tendrá una especie de almohadilla, que también absorbe las vibraciones y baja los niveles de vibración; hay 21 kilómetros que tiene un sistema doble de amortiguación, y 200 metros en los que hay que colocar una estructura llamada manta antivibraciones, que es una especie de colchón que va debajo de donde se apoya la vía para absorber las vibraciones y no se afecten las estructuras de los lugares que se consideraron críticas.

Todo esto ya está en el estudio de la Dinama y es mandatario para cuando el contratista realice el proyecto ejecutivo; no se trata de que ponga cualquier tipo de fijación, la más económica o la que consiga en el mercado, pues ya sabe que en esos kilómetros que mencionamos debe poner el tipo de fijación que se requiere para empezar a bajar los niveles de vibración y llegar a los valores que la Dinama o las normas técnicas autoricen.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La pregunta ocho dice lo siguiente: "¿Se presentó el Plan de Impacto Territorial a la Intendencia de Montevideo? ¿En qué fecha? ¿La Intendencia ha emitido opinión sobre el mismo?".

Se está trabajando en este tema desde el principio con todas las intendencias: la de Tacuarembó, la de Durazno, la de Florida, la de Canelones y la de Montevideo.

Las disposiciones nacionales son comunes a todas las intendencias, pero existen elementos de definición a través de las ordenanzas municipales que en algunos casos establecen una situación especial, una exigencia distinta.

En ese sentido, es cierto que hay determinados aspectos de la ordenanza de la Intendencia de Montevideo que exigen la presentación de estudios de impacto ambiental de una manera más desarrollada, más exigente en los detalles. Esto lo hemos venido trabajando y tenemos pronto para que la Intendencia nos brinde su opinión definitiva. Terminada nuestra parte, la Intendencia tendrá que dar una opinión final.

Se ha previsto un mecanismo para que las intendencias brinden su opinión final porque, obviamente, estamos trabajando con ellas en forma permanente. Cuando el proyecto se empiece a concretar físicamente aspiramos a que cada una de las intendencias confirme este trabajo en colaboración que, en general, ha sido muy positivo.

Hace unos instantes el señor diputado Arocena hizo referencia al baipás de Sarandí Grande. Hay toda una razón por la cual se percibió una situación que, inclusive, mejoraba el trazado a partir del proyecto que se ofreció como alternativa, que luego fue examinado desde el punto de vista técnico y que tiene grandes posibilidades de concretarse e incorporarse al proyecto ejecutivo.

Esto, que ha contado con la participación de la Intendencia de Florida, llegado el momento va a necesitar de su confirmación. También requerirá la confirmación un tramo previsto desde el principio y que no ha generado demasiadas discusiones; me refiero al tramo ferroviario que se desarrollará en la Ruta Nº 77. A su vez, la Ruta Nº 77 correrá sobre el tramo ferroviario para evitar cruces innecesarios.

Estas son transformaciones de cierta entidad. En líneas generales todo el proyecto se desarrolla en el trazado ferroviario que ya es jurisdicción nacional desde Montevideo hasta Paso de los Toros.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Obviamente, son respetables todas las opiniones emitidas y las dudas generadas, tal vez porque no tuvimos toda la información comentada o comunicada, pero quiero decir que desde el principio venimos trabajando con las intendencias. Varias de las obras adicionales, que son más de trece, se han generado en base al trabajo con las intendencias.

Por ejemplo, en el norte de Florida, en la calle 60, donde está la entrada a la Ruta N° 5 -es una entrada en rampa, en curva, con baja visibilidad- se generarán dos rotondas que surgieron del trabajo con la Intendencia de Florida. No es algo que el proyecto ferroviario previera. La calle 60 pasará por debajo de la Ruta Nº 5 para permitir que los conductores tomen hacia el sentido de circulación que es más seguro sin tener que hacer un giro a la izquierda en la ruta.

Por supuesto que la ex Ruta N° 14, sobre la calle Zorrilla de San Martín, en Durazno, fue acordada con la Intendencia. También hicimos correcciones en el proyecto para permitir el parque lineal que está instalando la Intendencia de Durazno sobre la calle Varela, si no recuerdo mal su nombre.

Lo mismo se hizo en Canelones. El pasaje a desnivel en la avenida Millán, el pasaje a desnivel en la Ruta N° 102, que favorece a la calle César Mayo Gutiérrez, que quedará independizado de dicha ruta.

Todas son obras que exceden al proyecto ferroviario, pero en la medida en que se han ido trabajando en forma conjunta con las intendencias se entendió pertinente agregarlas para consolidar un resultado mucho mejor; obviamente, tienen un costo importante, pero son parte del proceso de intercambio con las Intendencias porque no había ninguna forma de hacerlo sin su consenso.

Lo que ocurre es que algunos de los procesos que mencionó el ministro no están totalmente finalizados. Cuando termine esa etapa vamos a formalizar de acuerdo con el marco legal pues no son lo mismo las normativas de Montevideo que las de Canelones, Florida, Durazno o Tacuarembó.

El otro elemento que quería mencionar es sobre el acceso a la vía. Actualmente, hay trecientos cruces de vías. Y si los tomamos desde el Puerto de Montevideo hasta Paso de los Toros hay más de quince pasos que son ilegales, pero están establecidos. Son lugares en los que se han ido generando rampas, es decir, alguien tuvo que invertir tiempo y dinero para construirlas, pero no están permitidas.De trescientos cruces se va a disminuir a doscientos noventa y siete. Hay algunas apreciaciones en el sentido de que

se eliminarían pasos a nivel y que prácticamente se armará una muralla que determinará que hay que ir hasta Florida para poder cruzar la vía y volver a Montevideo. ¡No es así!

Reitero que de esos trecientos cruces se bajarán a doscientos noventa y siete.

De los once pasos a desnivel que hay hoy se pasará a tener cuarenta y tres. Por ejemplo, en Las Piedras, el tiempo de demora de cruce de la vía, que hoy es equis, pasará a ser cero.

Algunos preguntan por la situación de los bomberos, y yo digo que eso está calculado en el estudio de tránsito. Hay mucho lugares como en la zona de Capurro -las calles Capurro y Uruguayana-, el tiempo de demora del cruce de la vía pasará a ser cero porque la vía estará en un desnivel.

Es cierto que se suprimieron algunos cruces. Hay dos documentos sobre el estudio del tránsito. Uno de ellos es sobre la situación de los cruces que se suspenden y el otro es sobre el resto de los cruces.

Todos han sido analizados, pero hay aspectos a mejorar. Es conveniente que los diputados sepan que se hizo un trabajo importante, que no nos blinda de los problemas; problemas va a haber, pero no estamos en una situación de descontrol del proceso porque se ha hecho un proyecto con un nivel de servicios muy diferente a la realidad que tiene el ferrocarril en Uruguay y también hemos buscado referentes técnicos y apoyos para tener un resultado bastante superior a lo que hoy tenemos, y garantizar al ferrocarril un futuro en la logística nacional.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El señor subsecretario mencionó que hay trescientos pasos a desnivel y mencionó quince que no tienen autorización.

Se habló mucho de esto. En un momento fue el centro de la discusión. Habrá más pasos habilitados de lo que hoy existen; no se van a perder, sino a incorporar. De los trescientos quedarán doscientos noventa y siete, pero hay quince que son clandestinos, informales.

Se habilitarán algunos cruces que estaban cerrados desde hace tiempo, como el de la calle Gil.

Se ha puesto énfasis en que la obra -que siempre molesta y genera dificultades- mejore la convivencia en la ciudad en la medida de lo posible, obviamente.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Las protecciones que habrá en la vía, que cubrirá todo el trazado para que la gente no cruce por los lugares que no están habilitados, tendrán diferentes características.

Es probable que cuando la Dinama emita la autorización ambiental previa fije requerimientos relacionados con temas paisajísticos. Para el contratista lo importante es que nadie ingrese a la vía y va a tratar que tenga el menor mantenimiento posible y sea lo más segura posible. Sí habrá requerimientos para considerar esas situaciones porque no se nos escapa que los pasajes por Cardal, La Cruz y 25 de Mayo son prácticamente transparentes. Habrá que contemplar eso, siempre teniendo en cuenta que se cambiará el nivel de servicio en la vía y que los cruces serán en las zonas autorizadas.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Agradezco al señor ministro y al subsecretario las explicaciones sobre este tema.

No nos ha quedado claro cuáles son los planes sobre el impacto territorial presentados a las intendencias y cuáles están en trámite.

Sabemos que en Sarandí Grande -en diciembre nos visitaron los vecinos- se han acercado las partes y que el intendente Enciso ha estado en comunicación con el señor ministro y se arribó a una solución para la ciudad. Es algo positivo. Es buena cosa que puedan contemplar la solicitud de los vecinos y encontrar una solución para Sarandí Grande, que se veía dividida por el pasaje de la vía.

También sabemos que hay vecinos de Montevideo con algunas inquietudes. Ustedes respondieron las preguntas que ellos formularon e hicieron llegar a la Comisión, pero sería bueno que a través del ministerio se generara una instancia para que pudieran tener cierta interlocución con ustedes para las diferentes inquietudes que se puedan generar en esas zonas de la capital, que se verían afectadas por esta obra singular y de un porte que no es habitual en nuestro país. Me parece que muchas veces no encuentran el canal de respuesta adecuado. Sería bueno que desde el ministerio se generara un ámbito para escucharlos. Así como hoy, en la Comisión, se pudieron evacuar las preguntas, sería bueno que ellos contaran con un ámbito para hacer las consultas y recibir las respuestas a medida que el proceso vaya avanzando.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hemos estado trabajando mucho esta tarde. De las muchas veces que visitamos la Comisión, tal vez esta sea la que más trabajamos. A su vez, trabajamos preparando la reunión y trabajaron ustedes preparando las preguntas. En el intercambio, sobre todo cuando decimos que el proyecto es importante y nos exige, sacamos siempre algún elemento que nos fortalece, que nos enseña y nos evita dolores de cabeza. Nosotros estamos en esa posición.

Cuando empezábamos a conversar les decía que estamos dispuestos a procurar entender y responder las preguntas que sean. Si el problema está resuelto, mejor, y si no lo está, nos va a ayudar a buscar la solución posible. Pero eso en un intercambio correcto, respetuoso, constructivo, que procure contribuir a sacar adelante el proyecto.

Ahora, los propios carteles delatan que muchas instancias de diálogo no se aprovecharon debidamente porque se estaba procurando que fracasara otro proyecto, que no era el del ferrocarril central. Los propios carteles decían que lo que no querían era otra cosa, que forma parte de otra discusión. Cuando íbamos a hablar del ferrocarril central para intentar dar una respuesta, éramos insultados, agredidos y provocados. Hubo instancias en las que hemos estado y podemos estar en muchas más. Si hay algo que estas cosas no nos hacen es vacilar, pero son actitudes que se tienen.

Frente a eso, no es que no queramos responder, sino que quien dice preguntar no está dispuesto a escuchar. Están registrados todos los planteos que se hicieron en las audiencias públicas. ¿Cómo terminaron las audiencias públicas? En el momento en que los técnicos tenían que dar las respuestas, se armaba un alboroto y los vecinos se retiraban.

Entonces, vamos a decir las cosas como son. Ustedes saben cómo son las cosas. Podemos tener diferencias, y aún así tener una discusión respetuosa y constructiva. Pero si queremos que sea constructiva, tenemos que querer construir. Si lo que queremos es romper, no hay posibilidades de avanzar.

Para salir de ese circuito trajimos las respuestas escritas a esas cincuenta y una preguntas. Dimos nuestra opinión sobre todas las preocupaciones, porque todas tienen respuesta. ¿Todas las preocupaciones están resueltas? No; es posible que haya cosas a perfeccionar, a mejorar. Nosotros queremos hacer el mejor proyecto posible. De lo contrario, es seguir hablando, agitando, calificando, y que sigan las cosas sin moverse, como nos sucede en algún otro asunto.

Creo que ha sido una reunión de trabajo y lo agradezco.

No tenemos problema en recibir delegaciones. Hemos recibido a las más diversas comisiones y personas con inquietudes y preguntas, que hemos intentado responder. Creo que esta tarde los técnicos están recorriendo algunas localidades; a esta altura conocen en detalle todo el trazado de la vía.

Avanzamos en la medida que quieran compartir, escuchar, respetar. No tenemos manera de aceptar que nos vengan a descalificar un trabajo que ha sido serio y responsable. No tenemos por qué hacerlo; no es constructivo que lo hagamos. Por eso hago estas precisiones.

Este tema se va a seguir desarrollando. Tenemos la firme voluntad de ponerlo en marcha. Necesitará para su ejecución algo más de tres años. Por lo tanto, el Parlamento tendrá oportunidad de informarse. Por supuesto, en la medida en que estemos nosotros, seguiremos participando con la misma actitud.

(Diálogos)

——En cuanto a los planes de impacto, la ley de ordenamiento territorial establece claramente la relación entre el Poder Ejecutivo y las intendencias. La ley establece claramente que en todas las intendencias, excepto Montevideo, no está prevista la necesidad de presentación de un plan de impacto territorial, aunque por cierto hay que tenerlo en cuenta. En eso se ha estado trabajando y también en el entendimiento con todas las intendencias.

Montevideo nos ha planteado que se cumpla con una ordenanza que rige solo para este departamento. Por lo tanto, nosotros, que hemos venido trabajando con la Intendencia de Montevideo más que con ninguna otra en el tiempo hemos decidido realizar la presentación según la exigencia del plan de ordenamiento que establece la ordenanza, sin que sea obligatorio. En realidad, estamos actuando en una faja de jurisdicción nacional; sin considerarlo obligatorio, estamos dispuestos a recorrer este camino.

Se ha establecido el mecanismo y hemos elaborado el plan territorial. La Intendencia ya lo tiene desde hace algún tiempo -se lo pasamos para que se analizaran los distintos capítulos- y estamos confirmando el contenido cerrado, final, de ese proyecto de ordenamiento territorial. Intentamos cumplir con una ordenanza que tiene vigencia departamental en Montevideo, que no obliga a una obra promovida a nivel nacional, en jurisdicción nacional -los predios que se afectan, en lo sustancial, son de jurisdicción nacional-, pero es evidente que Montevideo tiene una realidad desde el punto de vista urbano que puede plantear interrogantes y problemas diferentes. Por eso nos pareció que era juicioso. No es que no nos costara nada. Nos costó mucho, porque trabajamos mucho y seriamente en reunir el conjunto de la información para presentarla tal como la Intendencia de Montevideo exige en su ordenanza.

SEÑORA SIRONI MATTOS (Ilda).- Quiero agradecer al señor ministro y a su equipo por toda la información que nos han proporcionado.

Como representante por el departamento de Florida puedo decir que fui testigo de la creación de todos los pueblitos que se generaron gracias al ferrocarril. El ferrocarril fue el punto de encuentro de la gente y lo que desarrolló esos pueblos, tanto en lo cultural como en lo poblacional. Por eso hoy la vía pasa por el medio de los pueblos; antes pasaba por el costado. El pueblo se desarrollaba alrededor de la estación, que era el punto de encuentro, y los compañeros del interior lo sabrán tan bien como yo.

También fui testigo de cuando los pueblos quedaron sin ferrocarril. Se sintieron desolados y muchos de ellos fuera de las vías de circulación nacional, como La Cruz;

otros tuvieron la suerte, como Sarandí, de que la ruta les pasara por el costado. Eso hizo que estos pueblos se sintieran totalmente desorientados y no vieran una solución para su vida. Muchos emigraron de sus pueblos. Mientras en primera instancia hubo un crecimiento poblacional, cuando se fue el ferrocarril, sucedió lo contrario: la gente empezó a irse porque se sintió desamparada sin la vía de comunicación más fácil, que era el ferrocarril.

Hoy, la mayoría de los ciudadanos de Florida ha recibido esto con mucho entusiasmo, sobre todo por el trabajo, que es lo que escasea en los pueblos del interior.

Soy testigo también de que el señor ministro y su equipo han ido a muchísimas reuniones de pocos y de muchos vecinos, algunas muy amables y otras muy agresivas, y han tenido la paciencia de escuchar y de dialogar con los vecinos, como debe ser. Felicito al equipo por eso. Sabemos que muchos vecinos tienen sus dudas porque esto los afecta en lo propio, en su vivienda, en su terreno; es lógico que sea así. Confiamos en que desde el ministerio se les den las soluciones. Este es un proyecto de gran importancia nacional. Esto es histórico; por lo menos para nuestra zona, es histórico. Confiamos en que se puedan solucionar todas esas pequeñas y grandes dudas que hay entre los vecinos.

SEÑOR RÍOS (Julio).- No integro esta Comisión, pero hoy vine a escucharlos.

Tuve oportunidad de conocer de cerca todo esto, que es muy importante. Apoyo fuertemente este proyecto desde el punto de vista conceptual. El proyecto central va de Paso de los Toros a Montevideo, pero además se establecen ramales. Quiero aprovechar esta oportunidad, en la que se encuentran presentes el señor ministro y su equipo, y tengo testigos, para pedir que, entre los ramales del norte, el de Artigas sea considerado uno de los más importantes.

(Diálogos)

——No digo dónde tendría que hacerse. Como ya se dijo aquí, nosotros también hemos perdido algunos pueblos, pero alguno de ellos ha logrado persistir y tiene su importancia. Quiero que quede aquí establecido que los ramales son una responsabilidad del ferrocarril central.

SEÑOR AYALA (Mario).- Le doy la bienvenida al señor ministro y a su equipo.

En la reunión anterior planteé la intención de que se agregara al orden del día la situación del avance de obras en las rutas del departamento de Artigas. No sé si la Comisión y el señor ministro tienen inconveniente en que haga un planteo al respecto…

SEÑOR PRESIDENTE.- Si le parece, primero hago una pregunta sobre el ferrocarril central.

En el costo por tonelada del transporte, en el precio que aparece en el contrato con la empresa, ¿hay algún punto de equilibrio? ¿Responde al cálculo de toneladas que se van a transportar?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Lo único que está establecido es el canon para el uso de la vía. No es el precio del flete; es el canon para el uso de la vía, que lo pagará todo aquel que haga uso de ella. El instrumento está previsto para que pueda funcionar más de un operador ferroviario. Hoy, en los hechos, opera más de uno: está AFE, pero también están la Asociación Uruguaya Amigos del Riel, SELF y las empresas que están construyendo vía. Todas tienen que pagar el canon, salvo que, por algún motivo y expresamente, estén exoneradas. Esa es la única cifra definida. En el

futuro, seguramente las empresas calculen un flete. Los que tengan la responsabilidad de transportar cobrarán un flete.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos al planteo del señor diputado Mario Ayala sobre las rutas de Artigas.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Eso no está en el orden del día…

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- El diputado planteó si podía manejar el tema y el ministro no opuso objeción, diputado Tierno.

Tiene la palabra el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No tengo ningún inconveniente en escuchar el planteo del señor diputado Mario Ayala ni en contestar. Hasta ganas tengo de contestar y traje algún elemento para hacerlo.

La verdad es que dudo que en la historia de este país algún gobierno haya invertido más dinero y esfuerzo en el mejoramiento de la infraestructura del departamento de Artigas.

Las obras dan trabajo, pero no solo a los operarios. A veces generan dificultades, hay problemas que resolver, pero estamos muy orgullosos de lo que se ha hecho en Artigas y de lo que vamos a seguir haciendo hasta terminar el período. Vamos a irnos con una cifra que difícilmente pueda igualarse por mucho tiempo en el futuro

Hemos actuado sobre la Ruta Nº 3, en el tramo de Bella Unión. Estamos actuando en todo el tramo que va de Artigas a Bella Unión, incluyendo el desvío que pasa por Gomensoro para conectarse con la rotonda nueva que se construyó en Bella Unión. Estamos realizando cinco obras de puentes: dos de ellas muy importantes y una de ellas magnífica desde el punto de vista de la ingeniería, que va a ser un elemento de referencia para el país y de orgullo para el departamento de Artigas. Hemos reparado a muy buen nivel, desde Artigas a Paso Campanero, la Ruta Nº 4, que está casi terminada. Hemos tenido un mantenimiento de menor calidad, pero permanente entre Campamento y la Ruta Nº 31, en la Ruta Nº 4. Por lo tanto, podemos hablar de números y también de Estado.

Efectivamente, muchas veces se señalaron determinados defectos de construcción que aparecían y que llevaban a la denuncia pública. Se decía que había un pozo, un hundimiento, una carpeta que no quedaba perfectamente instalada. | Pero, claro, en cientos y cientos de kilómetros construidos y cientos y cientos de metros de bitumen distribuido, aparecía siempre la foto del problema. Es más: en algunas oportunidades, se publicaran fotos que ni siquiera correspondían a las rutas del departamento de Artigas; tengo aquí esas publicaciones.

Esta es una realidad que ya hemos explicado, compartido y discutido, porque se puede tener una opinión distinta al respecto. Sin embargo, si no nos ponemos de acuerdo acá, después, en la prensa -en la radio, en el diario- salen afirmaciones que miran un pedacito del problema y no el todo. Entonces, esta pasa a ser una discusión que nos irrita, nos enoja, nos molesta, pero no sirve para informar a la población.

Por este motivo, en vez de hacer todo el repaso de estos elementos, le propongo al presidente y a todos los integrantes de la Comisión -si es que lo desean y está dentro de las prácticas que han seguido- recorrer las rutas del departamento de Artigas. Les ofrecemos que los acompañen el director de vialidad y los ingenieros correspondientes y, si es necesario, también los ingenieros de las empresas responsables de las obras. En

este punto es bueno aclarar que algunas obras todavía no están terminadas; están en proceso.

De esa manera, podremos hacer una evaluación en el sitio, con la opinión de todos y comprobar si las rutas son un desastre, como algunos títulos y afirmaciones parecen indicar o si este es el mejor momento que ha tenido la red vial de Artigas en su historia. Esa es nuestra propuesta.

SEÑOR AYALA BARRIOS (Mario).- Coincido en algunos términos con lo que ha expresado el ministro.

He reconocido, no solo en la Comisión, sino también en la Cámara, públicamente en la prensa y en actividades políticas partidarias relativas a la rendición de cuentas que hice en público en la ciudad de Artigas, que la inversión que se ha hecho en el departamento de Artigas en infraestructura y en rutas no tiene precedentes.

Las obras de los puentes son realmente trascendentes. Históricamente, el departamento estaba aislado; quedaban tres mil niños sin clase por dos o tres días cada vez que llovía y eran más de cien lo maestros que no podían concurrir a trabajar.

Permanentemente he reconocido -reitero: no solo acá, sino también en la Cámara, en la prensa, en Artigas y en todos lados- la asignación de recursos por parte del gobierno nacional y el compromiso asumido por el presidente de la República, impulsado por el ministro de Transporte. Pero eso no quiere decir que no haya problemas graves de construcción de las rutas. No estamos hablando de un pocito ni de una piedra que se saca para ver un pozo: son decenas y decenas los lugares en los que ha cedido la base de la ruta; no es que se sacó una foto aislada. Cuando uno recorre la ruta, puede ver -me puede decir el diputado Ríos si es así o no- que se han hecho arreglos en los lugares donde hubo hundimiento, pero se vuelven a hundir nuevamente. O sea: estamos hablando de que se hacen arreglos porque hubo problemas en una ruta que fue inaugurada hace tres o cuatro meses, según las publicaciones del gobierno. Bueno, ahí hay problemas.

Hay problemas en la Ruta N°3, que va desde Bella Unión hasta Salto. Están marcadas las huellas de los camiones. Esta ruta tiene menos de un año de construcción, y se realizó una carpeta asfáltica, no un tratamiento superficial de bitumen.

En la Ruta N°4, en más de una oportunidad hubo que hacer tramos nuevos, pero sigue con problemas de construcción.

Tengo acá fotos -deberían estar certificadas por escribano- que demuestran que son decenas los lugares con problemas

Me encantaría que la Comisión nos acompañara a comprobar lo que estoy diciendo.

Como valoramos mucho los recursos que este gobierno le asignó al departamento de Artigas y sabemos que no tienen precedentes y que, seguramente, van a pasar muchos gobiernos en el futuro sin que esto se vuelva a repetir, queremos defenderlos. Cuidamos nuestra plata y tenemos que cuidar muchísimo más la plata ajena. Por eso, insistimos y llamamos la atención al ministro a través de todos los medios; hacemos todo lo posible porque para nosotros esta es una preocupación muy grande.

En Artigas, no hay tramo de las rutas que no tengan problemas. Reitero: se arreglan y vuelven a generarse hundimientos o a ceder el terreno.

Es más: he solicitado el asesoramiento de un ingeniero civil especialista en rutas -que además pasó seguido por el lugar mientras se estaban construyendo las rutas- y me

dijo que el material que se usó en la base es muy bueno y que el tratamiento bituminoso es el correcto, pero hubo un problema de compactación del material.

Yo tengo la obligación de cuidar los dineros de los ciudadanos y tengo que aprovechar la oportunidad de que el gobierno del Frente Amplio invirtió lo que ningún otro en la historia de Artigas para que las cosas se hagan como corresponde. Lamento si el ministro se molesta por lo que aparece en la prensa o por mi posición, pero insistiré porque es mi obligación como representante del departamento de Artigas exigir que las obras se hagan en los niveles de calidad que corresponde.

También dejo planteada la invitación a la Comisión para concurrir a mi departamento. Sería un gusto recibirlos en Artigas para constatar todo lo que hemos dicho.

SEÑOR RÍOS FERREIRA (Silvio).- Mi presencia aquí en el día de hoy tenía como objetivo ver cómo podemos analizar este tema.

Me alegra el reconocimiento que se ha hecho -inclusive, se realizó ayer en la Cámara- de que esta ha sido la mayor inversión que se ha hecho en el departamento.

También quiero recordar que cuando se votó el Presupuesto, en el año 2015, el diputado Ayala objetó que no había recursos y que la Ruta N°30 no figuraba en el proyecto. Cabe aclarar que la asignación que se hizo para reparar el desastre que era toda la red vial del Uruguay, fue global, es decir, no estaban especificadas las rutas. Inclusive, estuvimos hasta la madrugada -siempre estuvimos presente los dos- en una reunión donde se le pidió al ministro una especificación sobre cada una de ellas, y el ministro siempre dijo que se iba a arreglar.

Sin embargo, la trasmisión oral hacia afuera a través de los medios de comunicación fue otra. Le preguntaban al diputado: "¿Cómo le fue en la Comisión de presupuesto?". Él la integraba y trabajó intensamente. Respondía: "Para Artigas, nada". Nosotros tratamos de contrarrestar ese concepto porque creíamos que para Artigas se iba a destinar mucho, no solo con relación a la parte vial, sino también en otros rubros.

No voy a someter a la Comisión a una discusión entre él y yo. Habitualmente conversamos; hasta nos hemos enfrentado en medios de comunicación del departamento, con la visión que tiene él del "todo" y la que tengo yo.

Sí quiero decir que ese tipo de prédica va generando desconfianza. El común de la gente cree que las rutas están mal hechas. Yo, que las transito desde siempre, puedo decir que están muy bien, aunque tienen algunos defectos, como sucede con otras. Cuando alguna vez voy a Punta del Este, veo que hay varios tramos en los que se les ha colocado parches, y ahí hay otro tratamiento, no es bituminoso.

También hay que reconocer que a partir del 26 de noviembre, hubo muchísimo calor en el norte de país; habría que preguntar al Inumet cuáles fueron las temperaturas. Y, bueno, hay lugares en los que existen dificultades en la compactación.

Básicamente, creo que las rutas en Artigas están muy bien. Hemos seguido de cerca los tramos hacia Bella Unión y las obras en los puentes. Además, el tramo desde Cuareim hasta Salto, la reparación de la Ruta N°4, es una demostración muy clara de que este gobierno asignó muchos recursos al departamento.

Por otra parte, hay muchos aspectos que están vinculados a la labor y a la colaboración de las intendencias. La red vial en el interior del país también ha mejorado porque las intendencias están trabajando con la OPP.

No quiero generar un debate personal, pero sí quiero que conste en la versión taquigráfica que nosotros estamos muy conformes.

Me sumo a la invitación que realizó el ministro. Sería muy bueno que concurrieran a Artigas -los recibiríamos con mucho gusto- para comprobar la situación de las rutas.

SEÑOR AYALA BARRIOS (Mario).- Aclaro que tampoco quiero polemizar con el diputado Ríos.

Simplemente, quiero dejar constancia de que sigo afirmando que en el Presupuesto Nacional no estaba presupuestada la Ruta **N°**30. En el plan de obras del Ministerio no figuraba; más allá de la expresión verbal del ministro, nunca figuró. Empezó a aparecer en las rendiciones de cuentas. Es más: en Cancillería hubo un acto donde se firmó con Focem un acuerdo a fin de destinar fondos para parte de la Ruta N°30.

Solo quería dejar esa constancia. Tengo el Presupuesto Nacional arriba del escritorio de mi despacho, y allí no figura el financiamiento de esta ruta.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- La Ruta N°30 está.

Al margen del debate que estamos dando…

(Diálogos)

——Nos parece muy buena la invitación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para que la Comisión visite la zona, junto a los diputados del departamento, para verificar *in situ* y junto a los técnicos el estado de las obras. Después, podremos hacer nuestras evaluaciones

También quiero decir que el control de parte del Estado en una obra de esta magnitud, tiene enorme dificultades. Me duelen prendas en obras que nosotros ejecutamos. A veces, hay dificultades para corroborar la calidad. No es lo mismo hacer tres cuadras que ejecutar kilómetros.

Debemos tener en cuenta que las capacidades se van construyendo. El país no estaba en condiciones de discutir -no estoy fijando fechas ni haciendo de esto una cuestión política- el tren central. Sin embargo, con las capacidades técnicas que tiene hoy, lo estamos discutiendo. Y estamos dando respuestas que eran impensables. Todavía nos imaginamos un tren que sale a las siete de la tarde, echando humo y que nosotros saludamos. No es ese el tren que se viene. A mí todavía me cuesta comprenderlo, así que hago estos comentarios por lo que a mí respecta, no por los demás.

En cuanto al mantenimiento de las obras de infraestructuras de este tipo, como decía el diputado Ríos, hay obras que permanentemente transitamos y que vemos que tienen mantenimiento. El mantenimiento es parte de la obra. Cuando se pinta una casa, hay que airearla y evitar que le entre la humedad

El señor legislador ha hecho algunas consideraciones con respecto a las obras. Los técnicos dirán si se trata de problemas estructurales o de problemas propios de una obra que aún no ha sido terminada.

Por tanto, propongo que la Comisión acepte la invitación del Ministerio y que acordemos una fecha para realizar dicha visita.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hace pocas horas leí un titular del diario *La Juventud*, que señala: "Rossi responderá ante el Parlamento por tren de UPM" -para eso me habían citado- "y malas reparaciones en las rutas de Artigas".

En este artículo se mencionan algunas declaraciones del diputado Ayala, que después también escuché en algún otro medio de prensa.

Mi primera reacción fue de bronca. Por lo menos a mí, que soy un viejo joven -parece que los viejos se serenan, pero yo todavía arranco; por eso digo que soy un viejo joven-, esto me provocó cierta angustia.

Luego de esa primera reacción, pensé que nosotros tenemos una responsabilidad y que tratamos de hacer la mayor cantidad posible de cosas y de la mejor manera posible. Perfecto no hemos hecho nada, porque no somos capaces de hacer cosas perfectas, pero hemos intentado llevar adelante muchas cuestiones sobre las que pudo haber dudas.

¿Qué medida positiva podíamos tomar? ¿Venir acá y discutir? No; de ninguna manera. Debo reconocer que acá no vamos a resolver el tema, porque hay distintas valoraciones y oportunidades y cada uno va a seguir manteniendo su posición. Pero la realidad es una. Cuando nosotros estuvimos en Artigas, en oportunidad de la inauguración del tramo de la Ruta Nº 30, me llamaron de una radio. En esa ocasión, el diputado Ayala tuvo la cortesía de reconocer que estábamos hablando de una obra con la que, efectivamente, el presidente se había comprometido y que nosotros habíamos llevado adelante.

Por lo tanto, eso es cierto. No discutamos al santo botón. Vamos a ver cuál es la realidad. La realidad no es perfecta, ¡pero supera con tanta ventaja lo que venía de atrás y lo que hacía que la gente reclamara!

Se me ocurre que si los señores diputados tienen la posibilidad de hacer esa recorrida -si lo entienden necesario, acompañados de sus asesores, secretarios o apoyos-, nosotros invitaremos también a los responsables de las empresas para que se hagan cargo de lo que les corresponda, según lo que vaya surgiendo en esa actividad. Entonces, sabremos dónde estamos parados.

La verdad es que a mí me gustaría que todo eso estuviera perfecto, pero si hay algún defecto y es nuestra responsabilidad, desde luego, la asumiremos. No tenemos la intención de ignorar la realidad, pero creo que también vale la pena -si no, nunca vamos a llegar a nada- reconocer y valorar que se está haciendo una transformación que necesitamos en muchos lugares del país.

El presidente decía -decía bien- que no hay ningún gobierno que empiece con el país y que el país no termina cuando se termina el gobierno. El país viene de lejos; ha sumado, ha ido acumulado cosas: muchas, buenas; algunas, más o menos.

Los gobiernos tenemos la obligación -por lo menos es nuestra vocación- de dejar todo en un nivel superior, de manera de ir avanzando. Y vendrán otros que tomarán la posta y seguirán en este camino que aspiramos sirva para que el Uruguay sea cada vez mejor y los uruguayos también vivan mejor.

Pero no es todo lo mismo; no puede ser que nada valga, que todo sea la misma cosa. No es lo mismo haber discutido sobre este tema antes de que se dispusieran las inversiones para el departamento de Artigas que ahora, cuando ya no se trata de si están incluidas en el presupuesto, sino que estamos viendo cómo están subiendo esos pilotes de hormigón para llevar a cabo una obra fantástica en el Cuaró, o la transformación en la zona de Tres Cruces. No es lo mismo. Se ha trabajado; podrá hacerse mejor, pero nosotros hicimos lo mejor que pudimos.

No es una discusión personal; no es una discusión por bronca. Todos sentimos bronca algunas veces, pero tenemos que resolver con la cabeza.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a tener en cuenta el mensaje; en la próxima comparecencia coordinaremos primero el régimen de trabajo, para que no surjan los inconvenientes que tuvimos hoy y quede claramente establecido cómo nos vamos a manejar en esta Comisión, por lo menos, en los pocos meses que me toca presidirla.

Agradecemos mucho la presencia de las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en la Comisión.

(Se retira de sala la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

——Ponemos a consideración la inclusión en la versión taquigráfica de la preguntas enviadas por los vecinos y las respuestas del ministro.

Se va a votar.

(Se vota)

——Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA.- Unanimidad.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Quisiera saber si se pondrá a consideración la solicitud de entrevista de los transportistas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sí. Debemos resolver si recibiremos a los transportistas que enviaron la nota en representación de unas diez gremiales, por el Sictrac.

Se va a votar.

(Se vota)

——Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA.- Unanimidad.

En cuanto a la solicitud de entrevista presentada por un vecino, en virtud de que no representa a ninguna entidad y de que convocaremos a los transportistas que representan a las gremiales, me parece que no corresponde que lo recibamos.

En próximas sesiones deberíamos coordinar la visita a las rutas del departamento de Artigas. También tengo algún pedido para visitar alguna ruta del departamento de Rivera. Quizás, podamos armar un plan para hacerlas conjuntamente. Trabajaremos al respecto con la Secretaría.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

Preguntas destinadas al Ministro de Transporte y Obras Públicas Víctor Rossi

1.El Informe Ambiental Resumen del Proyecto ¨Ferrocarril Central presentado por el MTOP ante la Dinama consta de 115 carillas que derivan a documentos que suman más de 1600 carillas, con contenidos en inglés. El decreto 349/05 establece como requisito de comunicación con la población que el IAR debe estar redactado de modo comprensible, ser resumido, no omitir datos de valoración de impacto fundamentales y ser accesible para toda la población.

Dado que el IAR no es comprensible, no es accesible y omite detalles relacionados con riesgos y planes de contingencia ¿Cuál ha sido el mecanismo formal de información a la población afectada, 35.750 personas (según censo del MTOP) de acuerdo al decreto 349/05?

2.A lo largo de 273km de extensión del proyecto, se atraviesan diversas localidades involucrando a 5 departamentos y afectando a 35.750 personas, sin embargo se realizaron únicamente 2 audiencias públicas, una en Colón y otra en Florida Ciudad impidiendo la participación ciudadana de todas las personas afectadas. ¿Cuál ha sido el instrumento formal legítimo que garantice la participación ciudadana de las 35.750 personas afectadas?

3.¿Cuál es la documentación en la que constan las intervenciones de la población, las denuncias formuladas en la Puesta de Manifiesto y el conjunto de intervenciones de los asistentes a las Audiencias Públicas?

4.¿Cuál es la normativa que regula esta distancia de seguridad?

5.¿Cuál es el área ferroviaria?

6.¿Qué norma establece 10 metros de distancia para centros urbanos (comunicación del proyecto), 7,6 metros (pliegos), 3,6 metros (respuesta a solicitud de información)?

7.Dado que el tráfico ferroviario establecido por este proyecto es inédito para nuestro país por sus características en relación a cantidad de tráfico máximo estipulado en 58 viajes diarios (según última respuesta brindada por Dinama a solicitud al amparo de la ley de acceso a la información), longitud de trenes – 800metros, peso 22,5 toneladas eje, velocidad de circulación entre 60 y 80km/h, cargamento de pasta de celulosa, ácido sulfúrico, soda cáustica y fuel oil. ¿Cuáles son los estándares internacionales de distancias de seguridad entre el área ferroviaria y los padrones para garantizar seguridad de la población evitando someterla a contaminación sonora, lesiones de estructuras y a la salud por vibraciones, contaminación del aire por emisiones de gases tóxicas, ante choques, descarrilamiento y derrames?

8.¿Cuáles fueron los criterios para ejecutar las expropiaciones?

9.¿Se aplica el Principio Precautorio para establecer dicho criterio?

10.¿Se aplican, se aplicarán estándares internacionales de distancias de seguridad y/o normativa nacional para la definición de expropiaciones?

11.¿Dónde figuran los informes sanitarios de profesionales de la salud respecto a la contaminación ambiental ocasionada por el tráfico de este tipo de trenes por entre centros densamente poblados?

12.Este proyecto Ferroviario afecta 5 departamentos. El MTOP debe entregar al

Ejecutivo y Legislativo de cada gobierno departamental el Informe de Impacto

Territorial para que cada Intendencia estudie su adecuación de acuerdo a la Ley de Ordenamiento Territorial por sus implicancias en aspectos de seguridad, sanidad, movilidad y acceso servicios. ¿El MTOP presentó ante las intendencias los Informes de Impacto Territorial, cuándo y ante que autoridades?

13.¿Qué respuesta ha brindado cada equipo técnico de cada Gobierno Departamental en caso de haber presentado dicho Informe?

14.¿Cómo se procedió a ejecutar y continuar ejecutando expropiaciones, sin la autorización ambiental del Proyecto Ferroviario, y sin la autorización de las Intendencias, de acuerdo a la Ley de Ordenamiento territorial?

15.¿Sobre qué proyecto constructivo, se llamó a licitación pública, y se adjudicó la misma, si el proyecto no contaba ni con autorización ambiental, ni permiso de localización de acuerdo con la Ley de Ordenamiento territorial?

16.¿Sobre qué montos se efectuó la autorización del gasto, si no se cuenta con definiciones de medidas de mitigación, ni compensaciones, ni definición de sistemas de respuesta ante riesgos, ni medidas específicas ante accidentes, dado que aún no está la autorización ambiental, ni definido el diseño, por carencia de autorización de las Intendencias involucradas?

Ni siquiera existe el proyecto definitivo, que según trascendidos en prensa ha sido modificado en el caso de Sarandí Grande, donde ya se efectuaron expropiaciones para el trazado primitivo.

17.¿Cuál fue el monto solicitado en carácter de préstamo para la financiación de la obra y sobre qué presupuestario se solicita si no existen definiciones de inversión para mitigación, compensación, para planes ante contingencias?

18.¿Por qué no se consideró el trazado alternativo presentado en conjunto por la Intendencia de Montevideo y la Intendencia de Canelones?

19.¿Dónde están los estudios comparativos sobre localización del proyecto ferroviario de acuerdo a costos asociados a impactos de ambas propuestas?

20.¿Se efectuó el estudio de impacto social en todas las localidades -regiones adyacentes a las zonas del proyecto ferroviario? ¿Específicamente dónde figura?

21.El principio de accesibilidad universal establece que: niñas, niños, ancianos, ancianas, personas con dificultad de movilidad asociada a discapacidades deben tener garantizado su derecho a la circulación, a la movilidad para disponer del conjunto de servicios localizados en este caso en torno a la vía en sus barrios de residencia. Este proyecto ferroviario suprime muchos de los actuales pasos a nivel, prevé instalar un vallado metálico de entre 1,80 y 1,40 metros de alto a ambos lados de la vía y la frecuencia provocaría un efecto barrera en pueblos y barrios.

22.¿Dónde se contempla en este Proyecto Ferroviario las necesidades de las poblaciones más vulnerables para garantizar la accesibilidad universal y no lesionar derechos fundamentales?

23.¿Qué tipo de consulta se le ha realizado a estas poblaciones y personas a cargo para respetar su derecho a la participación y dónde consta?

24.Dado que quienes deciden la contratación de personal y según organigrama de gestión del proyecto ferroviario, quienes reciben las quejas y denuncias serán las empresas del Consorcio Vía Central, no el Estado. ¿Qué planes de acción existen sobre la instalación de obradores en nuestros barrios con mano de obra mayoritariamente de varones en la fase de construcción y su relación con el acoso y abuso para garantizar la integridad y seguridad de niñas, niños y adolescentes?

25.La iluminación, la posibilidad de movilidad, la ubicación de las paradas de transporte público, la frecuencia para evitar esperas en zonas despobladas son aspectos que deben considerarse desde la perspectiva de género y deben definirse a partir de la consulta a la población de mujeres del entrono ferroviario. ¿Se ha garantizado la participación e intervención se las mujeres? ¿Dónde consta?

26.¿Cómo integra y en qué documento se expresa la perspectiva de género para no incrementar la desigualdad de condiciones de movilidad y accesibilidad de las mujeres por efecto de este Proyecto ferroviario?

27.¿Dónde consta el análisis y acciones para brindar seguridad frente a las nuevas condiciones territoriales que el Proyecto Ferroviario impone, cuando niñas y niños tengan que recorrer más cuadras para ir y venir de la escuela porque se suprimen pasos a nivel, cuando tengan que esperar que los trenes de 800 metros pasen para poder cruzar, cuando queden aislados e impedidos de acceder al otro lado por un vallado metálico?

28.¿Este Proyecto ferroviario de UPM se enmarca en los principios de la Política Nacional y Departamental de Género? ¿Cómo?

29.¿Se han realizado consultas a las comisiones de equidad de género de las Juntas Departamentales y a las Divisiones de Asesoría para la Igualdad de Género implicadas? ¿Dónde constan?

30.¿Cómo se ha contemplado la circulación de ambulancias, bomberos y patrulleros en caso de emergencia dado el efecto barrera por tejido físico, por supresión de pasos a nivel y durante circulación de trenes o rotura y posible bloqueo de cruce?

31.¿Qué tipo de consultas se les ha realizado a los organismos responsables de los servicios de urgencia y dónde constan?

32.¿Dónde se encuentra el diseño de la obra adjudicada con las anteriores y todas las contemplaciones?

33.¿Se efectuaron estudios estructurales de las viviendas lindantes a las vías para garantizar su integridad edilicia por efecto vibratorio durante fase operativa de trenes cargueros?

34.¿Se firmó el contrato de PPP entre ROU y Consorcio Vía Central sin aprobación ambiental, sin aprobaciones municipales, sin definiciones de mitigaciones, sin definiciones de compensaciones, sin definiciones de planes ante riesgos?

35.¿Hay planes de realojos para los ocupantes precarios? ¿Cuáles y a cargo de qué organismos?

36.¿Hay planes de realojos para los desalojados por expropiación de los titulares? ¿Cuáles y a cargo de qué organismos?

37.¿Hay previsión de compensaciones para los poseedores de buena fe, con derechos posesorios?

38.¿Dónde está la nómina de estos tres últimos grupos de afectados?

39.¿Han recibido estos grupos comunicaciones formales del MTOP con alternativas que garanticen el derecho a la vivienda?

40.Este Proyecto Ferroviario exige la relocalización de ferias permanentes e itinerantes que hoy existen en torno a la vía. ¿se ha estudiado la afectación de las fuentes laborales por reubicarlos en otro contexto?

41.Existen ferias y centros comerciales que funcionan con consumidores del ámbito local que transitan varias veces al día e un lado al otro de la vía. La supresión de pasos a nivel modificará la circulación de peatones y de rodados modificando la dinámica comercial de los pueblos y ciudades ¿Se ha estudiado el riesgo laboral al que se someten a estos trabajadores/ as por la transformación territorial y de movilidad?

42.¿Existe registro de trabajadores, trabajadoras y emprendimientos comerciales que deberán desplazarse y que de no re alojarse permanecerán pero en un contexto laboral incierto?

43.¿Cuáles son los trenes de pasajeros mencionados ante la opinión pública por parte del MTOP, previstos en el proyecto de Ferrocarril Central, cuáles son las frecuencias de estos servicios y dónde constan estos datos?

44.¿Dónde constan los detalles técnicos de los rodados y de inversión para el transporte ferroviario de pasajeros?

45.En solicitudes de Información se afirma interrupción de transporte ferroviario de pasajeros durante obras ¿Qué ocurre con los usuarios de este servicio durante 3 años de obra estipulados? ¿Se le ha comunicado esta afectación a la población?

46.El Reglamento Nacional de Transporte de Sustancias Peligrosas establece que debe evitarse la circulación por entre centros densamente poblados. Los trenes de UPM transportarán ácido sulfúrico, soda cáustica y fuel oil a diario, desde el depósito previsto a ser instalado en el puerto de Montevideo hasta la localización de la planta a orillas del Río Negro en el Departamento de Durazno. ¿Cómo se explica el respeto hacia la normativa nacional en relación al cargamento de sustancias peligrosas que los trenes de UPM pretenden transportar atravesando pueblos y barrios?

47.Entendemos que el Estado debe cumplir un rol de fiscalización y de contralor para garantizar los derechos de la población y velar por su integridad

desde la perspectiva de la Salud Integral. Sin embargo según el Organigrama de Gestión el Consorcio Vía Central será quien establezca contacto con las denuncias y reclamos de la población, será la empresa la que decida cómo interpretar las afectaciones que esta misma provoca. Esta lógica de ¨confianza¨ en el autocontrol, no regulada genera ausencia de garantías dado que las empresas tomarán decisiones de acuerdo a objetivos privados de rentabilidad. Por lo expuesto ¿Qué institución del Estado estará a cargo de accidentes, descarrilamientos, vuelcos de productos, daños a las viviendas, daños a la salud de los habitantes ubicados en las áreas de afectación directa en la etapa de operación, y en la etapa de construcción?

48.¿Se consideraron los antecedentes de la empresa Sacyr, integrante del Consorcio Vía Central con el 40% de las acciones para otorgar la concesión de las obras y mantenimiento durante 22 años del Proyecto Ferrocarril Central?

49.¿Conoce el MTOP las denuncias a nivel internacional que esta empresa tiene por fraude e incumplimiento, por obras mal ejecutadas, conoce el MTOP específicamente el caso de la obra del Canal de Panamá y su reclamo de sobre costos por aducir que se le exigían obras no definidas en los pliegos de licitación?

50.Frente al hecho de la indefinición de medidas de mitigación, de compensación por daños, de indefinición de planes ante choques, descarrilamiento, derrames, desmoronamiento. Frente al hecho de que Consorcio Vía Central no ha presupuestado el proyecto con estas variables incluidas. Frente a medidas que se anuncian serán tomadas pos funcionamiento de los trenes de carga, es decir no previstas n basadas en el principio precautorio ¿Ha evaluado el MTOP los posibles sobrecostos que Sacyr según su modalidad empresarial podrá reclamar?

51.En Sarandí Grande la escuela se ubica de un lado, el jardín del otro, el centro de salud de un lado el liceo del otro y así para todos los servicios fundamentales. El Ministro Víctor Rossi declaró acceder a los reclamos de pobladores de Sarandí Grande y planteos del Intendente de Florida Carlos Enciso para realizar un By Pass que coloque la nueva vía para trenes cargueros por fuera de la ciudad. La decisión se fundamenta en aceptar, reconocer los impactos negativos de este Proyecto Ferroviario para la población por afectar la movilidad, accesibilidad y seguridad, por dividir a la población incrementando la fragmentación social. El conjunto de localidades que este Proyecto Ferroviario atraviesa cuentan con las mismas características territoriales y en la ciudad de Montevideo y Canelones se incrementa la afectación por la densidad poblacional y la proximidad a la vía. Según los argumentos del Ministro asumiendo el impacto, de acuerdo a la división territorial, afectación a la movilidad y perjuicios a la población ¿Se pretende imponer un proyecto ferroviario por el área en la que se ubica la traza actual, dividiendo, bloqueando la circulación, desconectando a la población que reside al este y al oeste de la vía, fragmentando el territorio, impidiendo el acceso a servicios, cortando calles, suprimiendo pasos a nivel en todas las restantes

localidades y barrios de los departamentos de Montevideo, Canelones, Florida y Durazno?

respuestas al 142-709 entregadas por el MTOP 13/3/19

Respuesta a las 51 preguntas formuladas por la Diseñadora Industrial Yanina Borloz a través de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas del Parlamento Nacional.

1. El documento "Informe Ambiental Resumen" (IAR) fue confeccionado en base a los "Términos de Referencia" (TdR) definidos por DINAMA: EM2018/14000/006118 – MVOTMA Referencia 18, se incluye en el mismo:
   - Descripción de Infraestructura Ferroviaria
   - Estaciones de Cruce y Patios de Maniobra
   - Descripción por Tramos
   - Procedimiento Constructivo
   - Modalidad de Operación
   - Descripción del Medio
     - Aire
     - Ruido
     - Medio Biótico
     - Medio Antrópico
   - Evaluación de Impacto Ambiental
   - Plan de Vigilancia Seguimiento y Auditoría

   El documento está disponible en la página web de DINAMA (Observatorio) y puede ser descargado y accedido por cualquier persona en Uruguay o en cualquier ubicación en el mundo con acceso a Internet según lo dispuesto por DINAMA.

2. Las Audiencias públicas se realizaron según lo establecido por el Artículo 16 del Decreto 349/005, siendo DINAMA quien lleva adelante esta instancia. Es importante destacar que aparte de las Audiencias se han desarrollado y se están desarrollando por parte de referentes del MTOP reuniones con vecinos e instituciones en localidades a lo largo del trazado desde setiembre de 2017, destacándose reuniones abiertas en Capurro, Colón, Las Piedras, Sarandí Grande, Florida, Durazno y Paso de los Toros entre otras localidades.

3. La documentación donde constan los temas planteados en la Puesta de Manifiesto están disponibles en el Observatorio de DINAMA (página web)

4. No se entiende a que "distancia de seguridad" se refiere la pregunta

5. El área ferroviaria se considera aquella propiedad del ferrocarril en las áreas urbanas y aquella definida por el Art. 16 y 91 al 96 de la Ley 10.024 en la zona rural.

6. La distancia de 10m es una recomendación de quienes hicieron el ante proyecto del Ferrocarril Central, en el "Proyecto Ejecutivo" que debe realizar el Contratista se definirá la solución especifica en cada tramo de la vía la que deberá ajustarse al área ferroviaria disponible, incluso agregando alguna expropiación si la solución lo requiere y es inevitable.

7. La distancia de seguridad se compone en base a las siguientes referencias:

   - "Galibo" que es el espacio por donde circula el Tren y que está definido en la Norma de AFE y referido en página 10 punto 5 del Documento "Especificaciones Técnicas" Anexo B, y en el Anexo B6.
   - Sección transversal tipo, referido en página 17 punto 9 del Documento "Especificaciones Técnicas" Anexo B.
   - Criterios de diseño, que deben fijarse para el Proyecto Ejecutivo según las Normas Técnicas definidas con el orden de prelación referido en página 4 punto 2 del Documento "Especificaciones Técnicas" Anexo B.

   La distancia específica se determinará para cada punto en la vía en el Proyecto Ejecutivo a realizar por el Contratista. El Contratista debe considerar como mandatarías las disposiciones establecidas en los estudios complementarios realizados a saber:

   - Anexo EsIA VI Estudio de nivel de presión sonora
   - Anexo EsIA VII Modelo de emisiones atmosféricas
   - Anexo EsIA VIII Estudio de Impacto Vibratorio
   - Anexo EsIA IX Estudio de tránsito
   - Plan de Vigilancia seguimiento y Auditoría ambiental

8. Las expropiaciones se definieron en base al trazado realizado como parte del Proyecto Ferrocarril Central realizado por la Consultora especializada VR Track y los estudios técnicos complementarios que forman parte del pliego de condiciones disponible en la página web de Ferrocarril Central.

9. Se aplican los criterios fijados por la Ley de Expropiaciones N° 3958 y todo el marco legal relacionado, más los procedimientos, criterios y buenas prácticas del área especializada que es la Dirección Nacional de Topografía del MTOP.

10. Misma respuesta que a las consultas N° 7 y N° 9.

11. Los parámetros y valores fijados por profesionales para las potenciales afectaciones están incluidos en las Normas Técnicas que se utilizaron en los diferentes estudios, estas Normas Técnicas fijan valores que están basados en análisis científicos, experiencias de uso, buenas prácticas y lecciones aprendidas en el desarrollo de las técnicas y procesos que se evalúan. Se entiende que si se cumple con las Normas Técnicas se está cumpliendo con los parámetros y valores que "los informes sanitarios de profesionales" establecerían para cada posible impacto. En cada uno de los Estudios están especificadas las Normas de referencia utilizadas:
    - Anexo EsIA VI Estudio de nivel de presión sonora (página 5)
    - Anexo EsIA VII Modelo de emisiones atmosféricas (página 11)
    - Anexo EsIA VIII Estudio de Impacto Vibratorio (página 10)
    - Anexo EsIA IX Estudio de tránsito (página 3)
    - Anexo B Especificaciones Técnicas (página 4)

    En cada uno de los informes mencionados constan aparte de los parámetros, la identificación de los impactos y las medidas de control y mitigación en los casos que estas aplican.

12. El MTOP viene trabajando en forma conjunta con los Gobiernos Departamentales alcanzados por el Proyecto, de estos ámbitos han surgido parte de las Obras adicionales a realizar y en la medida que se definan los detalles finales se establecerán las formalizaciones de autorización que la Normativa Nacional y Departamental establece en cada caso y que no es única en los cinco Departamentos.

13. Las respuestas de los Gobiernos Departamentales se han considerado en las especificaciones del Pliego y en las Obras adicionales y se formalizaran una vez que se cierre el proceso de acuerdo con cada Gobierno Departamental.

14. El procedimiento de Expropiaciones se realizó según los criterios fijados por la Ley de Expropiaciones N° 3958 y todo el marco legal relacionado, más los procedimientos, criterios y buenas prácticas del área especializada que es la Dirección nacional de Topografía del MTOP. Este es un proceso que se repite en Obras viales, marítimas y de otro tipo de infraestructuras que realiza el MTOP regularmente.

15. La información de la Licitación Pública está disponible en la página web del Ferrocarril Central, se ha cumplido con los procesos legales para esta instancia incluyendo la aprobación por unanimidad y sin observaciones del

Tribunal de Cuentas de la Republica y demás organismos de contralor para este tipo de procesos.

16. Para determinar los montos se procedió de acuerdo a lo que dispone la Ley 18.786 y relacionadas para el Proyecto PPP y por la modalidad de Obra Pública para las Obras adicionales, en el caso de los riesgos que se mencionan forman parte de los aspectos que el ofertante debe considerar cuando presenta la propuesta.

17. Complementando la respuesta anterior se procedió en base a lo dispuesto por el Art. 4 inciso D de la Ley 18.786 y normativa relacionada que define la "Adecuada distribución de riesgos".

18. Si, se consideró el trazado alternativo propuesto por las Intendencias de Montevideo y Canelones, se descartó esta alternativa por los altos costos e impacto económico y las complicaciones técnicas que se generarían al atravesar la zona de Canteras en La Paz y Las Piedras y los Accesos de Montevideo, más el pasaje por Asentamientos en la zona de Cerro y la Refinería en la zona de La Teja que planteaban desafíos imposibles de resolver en plazos adecuados y con montos que exceden varias veces la capacidad de inversión prevista. Asimismo, esta alternativa presentaba un impacto negativo importante en la zona prevista por la IDM para la dinamización del Barrio de Capurro en relación con la Bahía de Montevideo. También esta alternativa presentaba una limitación importante para el crecimiento a futuro de los accesos a Montevideo que ya están saturados al día de hoy y que según el informe de la Consultora ISEACSA necesitaran ampliación de carriles en el corto plazo. Este análisis fue presentado e informado a los Intendentes de Montevideo y Canelones en reunión realizada el 9 de marzo de 2017.

19. Las alternativas analizadas por el grupo de trabajo del MTOP en conjunto con los equipos de las Intendencias para atender los puntos de encuentro más problemáticos, pueden resumirse en tres principales:

- Alternativa N° 1: mantener el actual trazado, haciendo pasar el ferrocarril en trinchera en la zona de Capurro y Las Piedras y construyendo pasajes a desnivel en Av. Millán y Ruta 102.
- Alternativa N° 2: mantener el actual trazado con las obras antes mencionadas e incluyendo una trinchera o viaducto en la zona de Paso Molino para resolver el encuentro con Avda. Agraciada.
- Alternativa N° 3: trazado alternativo paralelo a la Ruta 5 y desviado hacia el oeste a partir Progreso en el departamento de Canelones para

bordear la ciudad y acceder al Puerto de Montevideo desde el oeste de la Capital.

Se consideró además la alternativa de conexión con una posible zona de embarque de carga en Puntas de Sayago, pero se descartó la misma ya que el calado en esa zona es de 4m en promedio por lo que no es posible operar con Buques oceánicos y por ende no se justifica el transporte de cargas en grandes volúmenes (1.500 – 2.000 Ton) como las del ferrocarril a un punto donde no pueden ser transferidas a Buques. Esta situación se demuestra solo con analizar la actividad en la zona de Puntas de Sayago donde las tarifas son muy bajas pero la actividad se centra en depósitos y plantas de consolidación y logística con actividad nula de carga y descarga de Buques. El uso de Puntas de Sayago como Puerto oceánico va a requerir el dragado en fondo duro de un Canal de por lo menos 400m para poder conectar el Canal de acceso al Puerto de Montevideo con la zona de muelles existente.

La alternativa 2 se descartó por razones de tipo técnico, social y económico. En primer lugar, la faja de la vía férrea en esa zona atraviesa una zona urbana muy consolidada y muy próxima a la misma. Por lo tanto realizar una excavación de 7 metros de profundidad en ese lugar para la trinchera, hubiera puesto en riesgo la estabilidad de las construcciones existentes. En segundo lugar, hubiera demandado un mayor número de expropiaciones de las que fueron finalmente realizadas. Asimismo esa solución representaba un costo muy alto por los recursos tecnológicos que hubiera demandado. Por otra parte, la solución a desnivel en forma de puente ferroviario sobre Avda. Agraciada implicaba la demolición de una parte del actual viaducto vehicular y algunos de los analistas plantearon los riesgos de tener el trazado en altura para trenes de carga.

La alternativa N° 3 se descartó por los altos costos e impacto económico y las complicaciones técnicas que se generarían al atravesar la zona de Canteras en La Paz y Las Piedras y los Accesos de Montevideo, más el pasaje por Asentamientos en la zona de Cerro y la Refinería en la zona de La Teja que planteaban desafíos imposibles de resolver en plazos adecuados y con montos que exceden varias veces la capacidad de inversión prevista. Asimismo esta alternativa presentaba un impacto negativo importante en la zona prevista por la IMM para la dinamización del Barrio de Capurro en relación con la Bahía de Montevideo. Asimismo esta alternativa presentaba una limitación importante para el crecimiento a futuro de los accesos a Montevideo que ya están saturados al día de hoy.

Se entendió que la alternativa N° 1 es la opción más conveniente y factible de implementar con los recursos, los plazos y las afectaciones de contexto que es posible asumir en el actual estado de situación del país. En próximos

capítulos analizaremos los principales nudos críticos y las medidas de mitigación propuestas.

20. El Estudio Social forma parte del Estudio de Impacto Ambiental y esta detallado en:
   - Anexo EsIA IV Estudio Social
   - Además, hay referencias al tema en:
     - Documento "Estudio de Impacto Ambiental – Análisis ambiental", punto 2.12 Efectos sobre la población, páginas 52 a 61
     - Documento "Estudio de Impacto Ambiental – Descripción del Medio", punto 1.3 Medio Antrópico, páginas 114 a 200
     - Anexo II Resumen de asuntos recogidos por DINAMA en los Diálogos locales realizados

21. La Normativa de accesibilidad será contemplada y esta especificada en el Pliego del Proyecto que forma parte del Contrato en el Apéndice P Obras adicionales, 17. Adecuación de Estaciones, página 4 del documento "Parada y Estaciones" donde se menciona el requerimiento de cumplimiento de las Leyes 16.095, 18.651 y las Normas Técnicas UNIT 200:2014 y 1240:2016 además de la Norma AREMA y las Normas NFPA 101 Código de Seguridad Humana, NFPA 130 Norma para sistemas de tránsito sobre rieles fijos y sistemas de transporte ferroviario de pasajeros.

   Respecto a los Pasos a Nivel:
   - existen hoy en día 289 cruces a nivel oficiales y no oficiales (pasajes peatonales irregulares) y 11 cruces a desnivel.
   - El trayecto definido por el Ferrocarril Central tendrá 254 cruces a nivel oficiales y 43 cruces a desnivel (cruces peatonales y/o vehiculares).

   Se implementarán las siguientes mejoras:

   - Mejoras en las medidas de seguridad para los pasos a nivel actuales y nuevos (224 cruces a nivel se mantendrán y 30 nuevos cruces a nivel serán creados)
   - Los cruces a nivel con dispositivo de barreras automáticas serán en total 108,
   - los cruces con cruz de San Andrés 64 y
   - los cruces con Dispositivos de Advertencia 82.
   - 23 puntos de sustitución de Cruce a Nivel por Cruce a Desnivel (paso subterráneo o pasaje superior).
   - 42 casos de eliminación de paso a nivel y re encaminamiento de conexiones.

22. Se explicó en la respuesta anterior, además el sistema de señalización y control de los Pasos a Nivel pasa a ser "Nivel de Integridad de Seguridad" SIL 3 según la Norma EN 50129 (Ver Anexo B Especificaciones Técnicas punto 16 página 36) lo que eleva la seguridad de los cruces a los más altos estándares de los trenes de pasajeros europeos con una disponibilidad de 99,9% y una posibilidad de falla en demanda PDF $10^{-4} \leq$ PDF $< 10^{-3}$, certificado por un Organismo evaluador independiente (ISA) según la Norma IEC 61058.

23. Las consultas realizadas están consideradas en los documentos:
    - Anexo EsIA IV Estudio Social
    - Además, hay referencias al tema en:
        - Documento "Estudio de Impacto Ambiental – Análisis ambiental", punto 2.12 Efectos sobre la población, páginas 52 a 61
        - Documento "Estudio de Impacto Ambiental – Descripción del Medio", punto 1.3 Medio Antrópico, páginas 114 a 200
        - Anexo II Resumen de asuntos recogidos por DINAMA en los Diálogos locales realizados
    - Además de las reuniones realizadas por el MTOP y los intercambios con Gobiernos Departamentales y referentes técnicos especializados.

24. El control de Obra como en el resto de los proyectos ejecutados por el MTOP está a cargo del organismo y del equipo técnico del Ferrocarril Central que el MTOP ha designado y está fortaleciendo para tal fin. Respecto a los aspectos de control de actividades perjudiciales en las zonas de Obradores está dispuesto la implementación de un Plan de Relacionamiento y Sensibilización Comunitaria descripto en el documento "Plan de Vigilancia, Seguimiento y Auditoría Ambiental" pagina 47 punto 2.5.

25. Se ha considerado este aspecto con la renovación y construcción de 24 paradas de pasajeros con todos los requerimientos y normativas vigentes.

26. No existen en el proyecto medidas que generen efectos particulares por género, en todos los casos se respetaran las normas vigentes.

27. Respecto a los Pasos a Nivel:
    - existen hoy en día 289 cruces a nivel oficiales y no oficiales (pasajes peatonales irregulares) y 11 cruces a desnivel.

- El trayecto definido por el Ferrocarril Central tendrá 254 cruces a nivel oficiales y 43 cruces a desnivel (cruces peatonales y/o vehiculares).

Se implementarán las siguientes mejoras:

- Mejoras en las medidas de seguridad para los pasos a nivel actuales y nuevos (224 cruces a nivel se mantendrán y 30 nuevos cruces a nivel serán creados)
- Los cruces a nivel con dispositivo de barreras automáticas serán en total 108
- los cruces con cruz de San Andrés 64 y
- los cruces con Dispositivos de Advertencia 82.
- 23 puntos de sustitución de Cruce a Nivel por Cruce a Desnivel (paso subterráneo o pasaje superior).
- 42 casos de eliminación de paso a nivel y re encaminamiento de conexiones.

El sistema de señalización y control de los Pasos a Nivel pasa a ser "Nivel de Integridad de Seguridad" SIL 3 según la Norma EN 50129 (Ver Anexo B Especificaciones Técnicas punto 16 página 36) lo que eleva la seguridad de los cruces a los más altos estándares de los trenes de pasajeros europeos con una disponibilidad de 99,9% y una posibilidad de falla en demanda PDF $10^{-4} \leq PDF < 10^{-3}$, certificado por un Organismo evaluador independiente (ISA) según la Norma IEC 61058.

Están previstos además 2 indicadores de control relacionados a la Seguridad Vial según consta en página 81 punto 3.2.6 del documento "Plan de Vigilancia, Seguimiento y Auditoría Ambiental".

Los aspectos de Seguridad Vial también se consideraron en el Anexo EsIA IX Estudio de tránsito.

28. El Proyecto cumple con el marco legal vigente y por supuesto las Políticas y marco normativo relacionado a aspectos de género.

29. Se han realizado consultas y se está trabajando con las representaciones de Gobiernos Departamentales para los múltiples aspectos que afecta el proyecto.

30. La circulación y los tiempos de espera están analizados en el Anexo EsIA IX Estudio de tránsito, la gran mayoría de los cruces mejoran su nivel de servicio, o sea son más seguros, demora menos la barrera y la circulación es más fluida. Respecto a los Pasos a Nivel ya se explicaron las modificaciones, se aumentan de 11 a 43 los cruces en desnivel, por ejemplo se vuelve a habilitar la calle Gil que fue suprimida con el proyecto de

Accesos en la década del 80, la zona de Capurro pasa a demora cero por estar la vía en trinchera a desnivel, todos los cruces en Las Piedras pasan a tener demora cero por trinchera de la vía, Av. Millán, Ruta 102 pasan a ser cruces a desnivel, la calle Calleros en Florida, la Ex Ruta 14 en Durazno pasan a ser cruces a desnivel, se elimina el giro a la izquierda en Ruta 5 y calle 60 en el Norte de Florida entre otras mejoras que permitirán a los Patrulleros, Bomberos y las Ambulancias circular mejor cuando crucen la vía férrea.

31. Los análisis, resultados y medidas de gestión del tránsito constan en Anexo EsIA IX Estudio de tránsito, este fue confeccionado en base a Normas Técnicas, con conteos de tránsito, medición de velocidades y con consulta a las autoridades de tránsito que son quienes regulan según la Normativa vigente el tránsito y la movilidad.

32. Toda la información está contemplada en la página web de Ferrocarril Central y el Observatorio de DINAMA.

33. El estudio estructural de las viviendas próximas a la vía está previsto una vez que se inicie la ejecución, previo a cualquier intervención y por personal técnico especializado de la Contratista monitoreado por el Equipo Técnico del Ferrocarril Central de MTOP.

34. No se firmó aun el contrato entre MTOP y Grupo Vías Central, se está en la etapa previa a la firma de los Contratos de Obras Adicionales y luego cuando se complete el Cierre Financiero del Contrato de PPP.

35. Hay un programa de realojos en los casos que aplique esta alternativa mediante Convenio con MVOTMA.

36. Los titulares, si se trata de expropiaciones se gestionan de acuerdo a lo dispuesto por la Ley de Expropiaciones Nº 3958 y todo el marco legal relacionado.

37. Se analizan los casos particulares con un equipo multidisciplinario y se actúa en el marco de la ley y las potestades del MTOP según corresponda.

38. La información de realojos se trata en forma reservada de acuerdo a la Ley 18.381 artículo 9. El resto de los procesos relacionados a Expropiaciones están publicados y constan en los correspondientes trámites y Expedientes.

39. En todos los casos cuando hay afectaciones de propiedad o personas el contacto es personalizado y registrado mediante trámite de estilo con la intervención de personal autorizado legalmente.

40. Constan las afectaciones en casos de personas no autorizadas en Montevideo, y afectaciones en Canelones que se están gestionando frente a las personas e instituciones correspondientes.

41. Como se mencionó la conexión a través de la vía se hace más segura y se incrementa la cantidad de pasos a desnivel, en los casos donde se eliminaron los mismos se realizó un estudio específico según consta en los documentos EsIA XI Estudio de tránsito y "Análisis urbano a partir de la propuesta de supresión de pasos a nivel"

42. Se realizaron los estudios pertinentes y no se constató riesgo de "contexto laboral incierto" generado por la Fase de Construcción o la Fase de Operación.

43. Para la simulación de tráfico ferroviario se tomaron datos de la operación de trenes de pasajeros, los datos están en el punto 3.3.2 página 26 del documento EsIA IX Estudio de tránsito.

44. El Proyecto Ferrocarril central no incluye la inversión en trenes de pasajeros, el operador de los trenes de pasajeros es AFE.

45. La información del proyecto es publica, se han analizado los trayectos garantizando que exista para todos los actuales usuarios del Ferrocarril un transporte público alternativo disponible lo que se ha confirmado en todos los casos.

46. Todo transporte de productos que este reglamentado deberá cumplir con la Normativa vigente, la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario (DNTF) ha promovido el decreto 280/18 "Principios de Reglamentación Ferroviaria" donde en los artículos 39, 40, 42, 50 al 59 y 60 al 63 define específicamente las medidas que deben implementar los gestores de la Infraestructura y del Transporte Ferroviario.

47. La institución que estará a cargo del Proyecto Ferrocarril Central es el MTOP como surge de su calidad de Contratante de la construcción y el mantenimiento, para los temas de operación ferroviaria el regulador y responsable es la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario.

48. Se realizaron y están realizando todos los controles y verificaciones que la ley prevé para cualquiera de los integrantes del consorcio y las empresas relacionadas que por su calidad la ley disponga deban ser controladas.

49. Aparte de la respuesta a la pregunta anterior el MTOP debe proceder de acuerdo al marco legal vigente y con las herramientas que la ley dispone y es lo que se está haciendo.

50. Las condiciones de la Licitación son públicas y figuran en la página web del Ferrocarril Central, se ha dado curso a los procedimientos de evaluación de ofertas según el marco legal vigente y con la integración de la Comisión de evaluación que la ley dispone, además se revisó el proceso por el Tribunal de Cuentas de la Republica y no constan observaciones a la fecha al procedimiento. No existe tampoco evidencia de sobrecostos de ningún tipo a la fecha.

51. Lo que se pretende garantizar es un futuro al modo ferroviario en el Uruguay como forma de incrementar la competitividad y hacer viables emprendimientos en un país agroexportador y donde el tráfico de cargas se ha multiplicado más de 4 veces en los últimos 12 años. Implementar un ferrocarril moderno y seguro es un paso importante para que muchos uruguayos tengan oportunidades de trabajo durante la construcción y luego se viabilicen cadenas de valor en la zona centro y norte del país donde se perciben los índices de desarrollo menores y donde las oportunidades de trabajo son muy necesarias. En este marco las decisiones se toman con este objetivo general y con la premisa de desarrollar el ferrocarril con la gente y no contra la gente, las decisiones de alternativas de trazado se analizan considerando por supuesto la necesidad de modernizar el trazado (aumentando los radios de curva y la seguridad de la vía) y también y no en menor escala las afectaciones que pueda provocar a los habitantes de la zona cercana a la vía férrea. No obstante, es importante considerar que los recursos no son infinitos y se está apuntando al mejor proyecto posible, con la menor afectación posible de las personas y con la garantía de viabilidad del proyecto. Hemos aprendido en el proceso de desarrollo de este proyecto a entender los reclamos, a veces cargados de adjetivos, otras más específicos y otras veces con razones que no están directamente relacionadas al Ferrocarril, como representantes del Ministerio de Transporte y Obras Publicas nuestro rol es desarrollar la Infraestructura, hacer más viable y segura la actividad económica y cumplir con las leyes y normas vigentes.

El proceso del Ferrocarril Central ha intentado ser trasparente y prueba de ello es que se discuten detalles técnicos en forma pública porque toda la información esta publicada y disponible, exceptuando los temas de realojos por obvias razones, incluso se debate sobre temas que los propios especialistas no tienen totalmente entendidos como las vibraciones o los niveles de emisiones donde los patrones de propagación son difíciles de simular. Hemos respondido consultas de este ámbito que nos parecen siempre pertinentes, hemos respondido consultas del Instituto de Derechos Humanos y de otras muchas instituciones o vecinos, con todo respeto pensamos que se debe ver el bosque y no el árbol, no estamos instalando una basurero o una planta nuclear con tecnología obsoleta, estamos proyectando un ferrocarril, el medio de transporte más antiguo del Uruguay luego de la diligencia, que se inició en operación el 1 de abril de 1869 y en 1892 llegaba a todo el territorio incluso cruzando el Rio Negro que hasta antes del Ferrocarril era una zona más fácil de acceder desde Brasil que desde Montevideo.

Es verdad que el elemento disparador de este proyecto es la posible planta de celulosa, tenemos que pensar si queremos seguir exportando troncos a Asia con valor agregado cero o tener un Ferrocarril que muy posiblemente transporte Celulosa pero también pasajeros, granos, contendores, madera y otras cargas.

Agradecemos a esta Comisión la invitación y la oportunidad de dar nuestra posición en este asunto y esperamos que los elementos analizados nos permitan a todos tomar la decisión más correcta, no por unanimidad, pero si por mayoría convencidos que el beneficio vale los sacrificios que tenemos que hacer para lógralo.

≠